



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

우리나라 해운산업의 위기가 외항해운기업에
미친 영향과 대응방안에 관한 연구

A Study on the Impacts and Countermeasures of the Korean
Shipping Industry Crisis in Ocean-Going Shipping Companies



2010年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海 運 經 營 學 科

金 貞 兒

本 論文을 金貞兒의 經營學碩士
學位論文으로 認准함



委員長

柳

東

瑾

印

委員

曹

三

鉉

印

委員

辛

容

尊

印

2010年 12月 24일

韓國海洋大學校 大學院

목 차

제 1 장 서론	1
1.1 연구의 필요성과 연구목적	1
1.2 연구방법 및 범위	3
제 2 장 이론적 배경	6
2.1 위기의 정의와 형태	6
2.2 해운기업의 위험 관리 및 선행연구	8
제 3 장 우리나라 해운위기 상황	13
3.1 1980년대 해운불황	13
3.1.1 1980년대 해운시황	13
3.1.2 1980년대 해운불황의 영향	14
3.1.3 1980년대 해운불황에 대한 정부의 대응	20
3.1.4 1980년대 해운불황에 대한 H선사의 대응 사례	26
3.2 1990년대 외환위기	28
3.2.1 1990년대 해운시황	28
3.2.2 1990년대 외환위기 발생	29
3.2.3 1990년대 외환위기에 대한 정부의 대응	37
3.2.4 1990년대 외환위기에 대한 H선사의 대응 사례	38
3.3 2000년대 글로벌 금융위기	43
3.3.1 2000년대 해운시황	43
3.3.2 2000년대 글로벌 금융위기 발생	45
3.3.3 2000년대 글로벌 금융위기에 대한 정부의 대응	49

3.3.4 2000년대 글로벌 금융위기에 대한 H선사의 대응 사례	52
3.4 우리나라 해운위기의 원인과 대응	55
제 4 장 해운위기에 대응하기 위한 방안	57
4.1 해운위기 발생 전 대비 방안	57
4.2 해운위기 발생 후 대처 방안	62
4.3 정부의 장기적이고 일관적인 해운정책 수립	66
제 5 장 결 론	68
5.1 연구의 요약	68
5.2 연구의 한계 및 향후 연구 방향	70
참고문헌	71
표 목차	iii
그림목차	iv
Abstract	75

표 목차

<표 2-1> 해운기업의 리스크 관리	9
<표 3-1> 중고선 국제가격 변동 추이	14
<표 3-2> 해운기업의 경영실적 변동 현황(1981-1985)	18
<표 3-3> 해운기업의 재무상황 변동 현황(1980-1985)	19
<표 3-4> 해운산업 합리화 시행 결과	24
<표 3-5> 합리화 계획 시행 후 해운기업의 재무상황 (1984-1986) ·	26
<표 3-6> 지역별 외항선박 입항 현황	32
<표 3-7> 동남아 항로의 수출입 컨테이너 물동량(1997-1998)	32
<표 3-8> 해운기업의 경영실적 변동 현황(1996-2001)	35
<표 3-9> IMF 정책요구사항	37
<표 3-10> H선사의 선박매각 현황	39
<표 3-11> H선사의 컨테이너 선대의 사선과 용선의 비중 변화	40
<표 3-12> 해운산업 경쟁력 강화방안(2009.4.23.)	50
<표 3-13> 해운산업 동향 및 대응방안(2009.11.9.)	51
<표 3-14> 우리나라 해운위기의 원인과 대응	56

그림 목차

<그림 1-1> 연구 흐름도	5
<그림 3-1> 세계 물동량 변동 추이	15
<그림 3-2> 세계 선복량 변동 추이	16
<그림 3-3> 운임지수 변동 추이(1978-1988)	17
<그림 3-4> 운임지수 변동 추이(1994-2000)	28
<그림 3-5> 세계 해상물동량 변동 추이(1992-1997)	29
<그림 3-6> 해운기업의 자기자본비율 변동 현황(1996-2001)	36
<그림 3-7> 해운기업의 부채비율 변동 현황(1996-2001)	36
<그림 3-8> 세계 해상물동량 변동 추이(2002-2010)	43
<그림 3-9> BDI 운임지수 변동 추이(2003-2008)	47
<그림 3-10> 해운기업의 당기순이익 변동 추이(2003-2009)	48
<그림 3-11> 우리나라 해운 주기	58
<그림 3-12> 선박 금융의 2가지 패턴	63

제 1 장 서 론

1.1 연구의 필요성과 연구목적

“위기는 늘 재발한다. 그것은 사람들이 늘 위기의 기억을 잊어버리기 때문이다. 그리고 위기의 신호가 와도 ‘이번엔 다르겠지’라고 믿기 때문이다.”¹⁾

지난 2월 14일 대통령 직속 미래기획위원회와 경제·인문사회연구회가 주최한 ‘글로벌 코리아2010’에 참석한 케네스 로고프(Kenneth S. Rogoff) 하버드대 교수는 “세계경제가 또 다른 위기를 맞을 가능성이 있느냐?”는 질문에 그는 “분명 최악은 지났다. 그러나 안심은 말라”고 답했다. 그는 더블딥(경제가 일시적으로 회복 후 다시 침체되는 현상)도 거의 없을 것이라고 했다. 최악은 지났다고 보는 논거로 그는 “사람들의 기억 속에 최근의 위기가 너무 생생하게 남았기 때문”이라고 했다.²⁾ 위기를 경험하고 난 후 2-3년 동안은 사람들은 최근의 위기를 기억하고 위기에 대응하는 행동을 한다. 하지만 시간이 지나 10년 또는 20년이 지나면 위기의 경험을 잊어버리게 된다.

우리나라의 해운업계는 정부가 해운산업 중요성을 인식하고 해운산업을 국가차원에서 육성시키기로 하고 1949년 대한해운공사법을 제정하고 이듬해인 1950년 국영기업인 대한해운공사를 출범시킨 이래로 경제성장과 더불어 순탄한 성장을 지속해왔다. 1975년에는 계획조선제도를 도입하여 한국 상선대의 증강을 도

1) 박수찬, “[Weekly BIZ] 케네스 로고프 하버드대 교수”, 『조선일보』, 2010년 3월 12일자. (<http://www.chosun.com/svc/news>)

2) 상계서

모하는 한편 1976년에는 해운항만청을 창설했다. 그러나 1970년대 말에는 전 세계적으로 불어 닥친 극심한 장기해운불황으로 많은 해운기업들이 자본잠식상태에 빠지자 정부는 1983년 해운산업 합리화를 추진하여 해운기업의 통폐합을 추진하였다. 우리나라의 해운산업 태동 이후 심각한 위기는 처음이었다. 그러나 정부의 정책지원과 해운업계의 선하주 협의회 구성 등의 노력으로 1980년대 후반에 위기에서 벗어날 수 있었으며 1990년대 들어서는 선대확충을 통해 정기선 항로를 지속적으로 확대해나가는 한편 한국 상선대의 국제경쟁력 강화를 위한 선진 해운제도를 잇따라 도입하면서 해운산업은 고도 성장기로 접어들었다. 그러나 동아시아 외환위기의 발생으로 해운기업은 부채비율 200%를 맞추기 위해 부채를 줄이는 방안으로 선박매각이라는 고육지책을 사용할 수밖에 없었고, 해운기업의 경영상황은 악화되었다. 이후 2004년 세계 경기의 호황에 힘입어 가파른 성장세를 이어오던 해운업계는 2008년 9월 글로벌 금융위기로 인하여 해운업계가 연쇄 도산하는 사상 최대의 해운위기에 봉착했으나, 정부의 적절한 ‘해운산업 경쟁력강화방안’과 연이은 후속조치인 ‘해운산업 동향 및 대응방안’ 발표와 해운기업들의 자구노력으로 해운기업은 경영 정상화를 회복하였다.

우리나라 해운산업 발전 과정 중에 위기의 발생 원인과 형태는 다르지만 해운산업 기반을 흔드는 해운위기가 반복적으로 발생하는 것을 알 수 있다. 이에 본 연구는 1980년대 전반의 해운불황과 1990년 후반의 외환위기 그리고 2008년의 금융위기의 원인과 영향을 살펴보고 정부의 대응방안 및 해운기업의 실제 대응 사례를 분석하여 앞으로 발생할 수도 있는 해운위기에 대비하고자 한다.

1.2 연구방법 및 범위

본 논문은 상기의 연구 목적에 따라 문헌과 자료를 수집하여 연구하였고, 기업의 대응사례를 분석하였다.

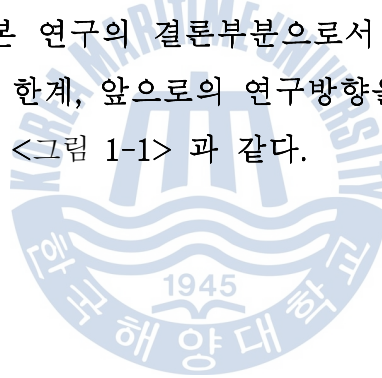
우리나라 해운산업의 위기발생 원인과 해운기업에의 영향을 살펴보고 정부의 대응과 해운기업의 대응사례를 검토하고자 한 본 연구에서는 연구소, 관련협회, 언론기관 등의 과거 정책자료, 정책평가 기록 등을 수집하였고, 인용된 통계자료를 사용하였다. 해운산업의 위험요인과 위험관리에 대한 연구는 선행연구를 통한 문헌조사를 실시하였다. 또 사례연구를 통하여 실제기업의 해운산업의 위기에 대한 대응 방안을 알아보았다.

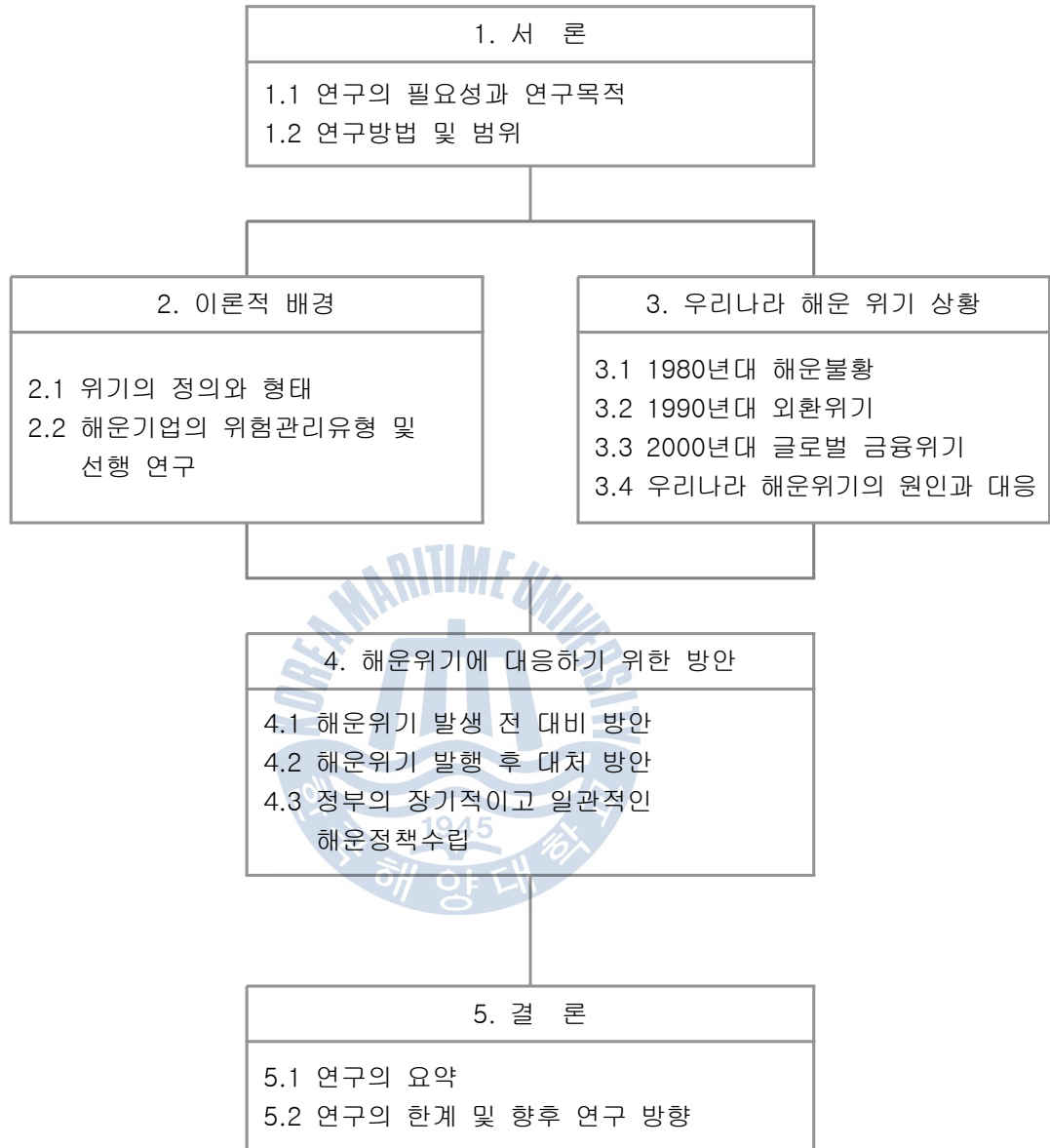
본 논문의 연구 시기는 우리나라 해운산업이 처음으로 위기에 직면한 1980년대 전후부터 최근의 글로벌 금융위기가 발생한 2008년을 전후로 약 30년의 기간을 대상으로 하였다.

해운법에 따르면 해운업은 해상여객운송업, 해상화물운송업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등을 포괄하고 있다. 그러나 현실적으로 영위하고 있는 해운업은 하역업, 검수검정업, 등의 항만운송업과 불과분의 관계에 있다. 따라서 한국의 해운업의 현황을 파악하기 위해서는 외항해운업, 선박대리점업, 복합운송주선업(해상부문), 해운중개업, 선박관리업, 항만하역업, 검수검정업 등을 모두 살펴볼 필요가 있다. 그러나 본 연구에서 연구대상은 우리나라 해운산업 중에서도 대부분의 수출입 물동량을 취급하면서 비교적 규모가 커서 자료를 구하기 용이하고 국내의 요인보다는 세계경제 변화에 더욱 민감한 외항해운업계를 대상으로 하였다.

본 논문은 전체 5장으로 구성되어 있다.

제1장에서는 서론으로서 연구의 필요성과 연구목적을 명시하고, 연구방법 및 범위를 제시하였다. 제2장에서는 이론적 배경으로 위기의 정의와 형태를 살펴보고, 위험관리의 유형과 해운산업의 위기발생과 관련한 선행연구를 검토하였다. 제3장에서는 해운위기 상황인 1980년대 해운불황, 1990년대 외환위기, 2000년대 글로벌 금융위기에 대하여 해운위기의 원인과 해운기업에의 영향과 그에 대한 정부대응 방안과 H선사의 대응 사례를 대응방안을 살펴보았다. 제4장에서는 해운위기에 대한 전략 방안으로 위기발생 이전의 대비전략과 위기발생 시 대책을 제시하였다. 끝으로 제5장은 본 연구의 결론부분으로서 전체적인 요약과 본 연구의 시사점 및 한계, 앞으로의 연구방향을 제시한다. 본 연구의 흐름은 <그림 1-1> 과 같다.





<그림 1-1> 연구의 흐름도

제 2 장 이론적 배경

2.1. 위기의 정의와 형태

2.1.1 위기의 정의

위기의 사전적인 의미로는 중요한 변화가 절박하게 요구되는 불안정한 상태이거나 혹은 하나의 사건 또는 행동과정이 계속 진행되어야 하는지 아니면 수정 또는 종결되어야 하는지의 결부가 결정되는 순간에서의 전환점으로 정의된다.³⁾ 위기(危機)라는 글자는 위태롭다는 말(危: danger)과 기회라는 말(機: chance)이 합쳐져서 만들어진 것이다. 따라서 위태롭기는 하지만 사태를 정확히 파악하고 옳게 대처해 가기만 한다면 좋은 기회(chance)가 올 수 있을 것이라는 뜻으로 해석할 수 있다. 이러한 위기에 대한 개념은 학자에 따라 다양하게 정의되고 있다.

Herman(1972)은 의사결정 맥락에서 의사결정자들을 놀라게 하고, 의사결정 시간에 제약을 주며, 우선순위가 높은 목표의 달성을 위협하는 상황을 위기로 정의하였다.

이수훈(1994)은 위기란 변하지 않는 상황이나 주어진 상황이 아닌 가변적이고 불확실하며 새로운 상황발생의 분기점을 뜻하며 위기 개념 속에는 위협과 기회라는 상반된 요소가 공존하는 것으로 보았다.

김두철(2005)은 위기는 사태를 극단적인 상황으로 몰고 가서 개인이나 기업에 치명적인 손상을 입히거나 참담한 결과가 생기도록 만드는 것으로 정의하였다.⁴⁾

3) 이종열외 3인, “국가위기관리 통합적 체계구축에 관한 연구”, 한국사회와 행정연구 제15권 제 2호, 2004년, p.347-367.

4) 김두철, “위험관리·위기관리”, 형설출판사, 2005,

2.1.2 위기의 형태

금융 관련 위기의 형태는 은행위기와, 외채위기, 외환위기, 불안정한 고 인플레이션 위기, 금융위기로 나눌 수 있다.

은행위기는 은행을 비롯한 금융기관들의 부실 채권이 감당하기 어려울 정도로 누적되어 중앙은행 등 외부의 지원 없이는 금융기관들이 지탱하기 어려워지는 상태를 말한다.

외채위기는(debt crisis) 국가채무 부도라고도 할 수 있는데 정부가 정해진 날짜에 원금과 이자 상환을 실패한 것을 정의한다. 외채위기는 부채상환 스케줄 조정이나 채무 상환조건 변경도 포함된다. 아르헨티나의 경우, 국가 부도는 이자율을 낮추고 지급기간을 늘려 채무 재조정되었다. 하지만 1867년 멕시코의 경우처럼 채무상환을 공개적으로 거절한 경우도 있다.

외환위기란 통화위기(Currency Crisis) 라고 불리기도 하며 정책의 실패나 대외 신인도 하락 등 기업경영과 금융부실이 드러나 대외 경상수지 적자로 외환 보유고가 크게 떨어져 결제 외환 확보에 허덕이게 되면, 먼저 대외 신뢰도가 떨어져 해외로부터 외환 차입이 어려워지게 되고 외환시장의 불안으로 환율 상승의 압력이 가해지는 악순환을 겪게 되면서 외화에 대한 수요 급증에서 오는 실제통화가치가 비정상적으로 급격히 절하되는 경우를 말한다.

금융위기에 대하여 민스키(Minsky)는 소득과 물가의 하락은 물론 금융기관 및 기업의 대규모 채무불이행 상태로 규정하였고, 킨들버거(Kindliberger)는 예기치 않은 충격이 발발하여 자산가치가 폭락하기 시작하고 부채비율이 높은 경제주체들의 부도와 잇따른 파산으로 지급결제제도와 금융 중개기능이 상실되고 경

제전체가 붕괴로 이어지는 현상이라고 정의하였다. 5)

최경호(2005)는 1997년의 한국 외환위기 발생 원인에 대한 가설을 설정하고 기업의 과다차입과 과잉투자 및 불안한 금융시장과 그 전이효과를 한국 외환위기의 원인으로 제시하였다. 6)

엄세일(2008)은 동아시아의 금융·외환위기에 대하여 원인과 문제점 및 전개과정을 태국 인도네시아 말레이시아의 금융·외환위기의 과정과 비교 분석하여 금융·외환위기의 재발 방지 대책을 제언하였다.7)

김선애(2010)는 IMF 외환위기와 글로벌 금융위기에 대하여 발생요인과 전개과정 및 정책 대응과 과제에 대하여 비교 분석 연구를 하였다.8)

2.2 해운기업의 위험 관리 및 선행연구

일반적으로 해운시장은 세계의 정치, 경제, 기후나 계절적인 요인 등에 민감하게 반응한다. 그러므로 해운기업은 예측하기 어려운 위험에 노출되어 있다. 이에 해운기업은 기업의 위험을 효과적으로 관리하여 기업의 소실을 줄이고 경영효율을 높여 궁극적으로 기업의 이유증대 및 성장을 추구하는 목적을 가지는 위험 관리를 통해 해운경영 활동을 영위하고 있다. 다음은 여러

5) 이종열외 3인, 전제서

6) 최경호, “1997년 한국외환위기의 원인에 관한 연구”, 경기대학교 대학원 경제학전공 석사학위논문, 2005.

7) 엄세일, “동아시아 금융·외환위기에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 무역학과 석사학위 논문, 2008.

8) 김선애, “IMF 외환위기와 글로벌 금융위기 비교 연구-1997년 한국의 IMF외환위기부터 2007년 미국 발 세계금융위기까지”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, 2010.

환경 요인을 고려하여 해운시장에 직면할 수 있는 위험을 시장 위험, 운영위험, 재무위험로 분류하고 위험 관리 범주와 위험관리 방법에 대하여 간략하게 살펴보고 해운위기에 관련한 선행 연구를 살펴보고자 한다.

2.2.1 해운기업의 위험 관리

해운시장 환경에서 해운기업이 직면하게 되는 리스크는 크게 시장리스크와 운영리스크, 재무리스크로 분류할 수 있다. 리스크에 대한 세부 리스크관리와 해운기업의 리스크관리 방안은 아래의 표를 참조한다.

<표 2-1> 해운기업의 리스크 관리

시 장 리 스 크	정치 및 거시적 리스크관리	해운시장은 경기에 매우 민감한 시장으로 세계경제성장을 및 해상물동량의 영향을 많이 받는다. 이에 해운기업은 정기선, 벌크선, 탱크선 시장 및 세계 경제흐름을 주시하고 경기예측을 통해 리스크를 줄이는 노력을 한다.
	운임변동 리스크관리	해운기업은 운임변동 리스크를 줄이기 위해 현물시장에서의 헤지방안과 선물시장에서의 헤지방안을 다양하게 강구한다.
	선가변동 리스크관리	해운기업은 선박의 존속기간의 가치 변동과 관련된 리스크에 노출되어 있는데 선가 변동 리스크를 줄이기 위해 사선의 적절한 포트폴리오를 조정하며 선박의 매매 기회를 평가하고 시장 정보 및 장기 시장 예상치를 분석한다.

	선박연료유 가격변동 리스크관리	선박연료유의 가격변동 리스크를 줄이기 위해 선박 연료유 수요의 일부를 선물, 선도, 스왑, 옵션과 같은 파생상품 거래를 하거나 장기용선계약(COA)를 통한 고정운임에 의해 리스크를 관리 한다.
운영 리스크	선박운항 리스크관리	선박운항 리스크를 줄이기 위한 방안으로 해운기업은 수준 높은 규정 마련과 운항에 필요한 특정 정보 등의 경영시스템 도입과 보험가입 등 다양한 방법으로 리스크를 관리한다.
	신용 리스크 관리	높은 신용등급의 회사와 거래하며 금융상품 거래 시에는 대형은행과 주거래를 통하여 신용리스크 관리를 한다. 소규모 고객사에 대해서는 회사의 재무 리스크 상종종 운임을 선 지급 받은 후 화물을 양하하거나, 적절한 보증서를 받는다.
재무 리스크	유동성 리스크관리	자금조달비율과 자기자본비율을 통해 자본구조를 감시하여 자기자본비율을 일정 수준 이상 유지하는 것을 원칙으로 하여 유동성 리스크를 관리한다.
	환 (exchange) 리스크관리	해운기업들은 고객과의 거래를 미화로 하기 때문에 대금 인수 시부터 지급 시까지 일어나는 환리스크에 노출되어 있다. 해운기업은 환리스크를 관리하기 위하여 신조 계약 시 거래대금을 다른 통화로 지급하거나 미화에 대한 현금 흐름을 선물 계약을 통해 헤지한다.
	이자율 리스크관리	해운기업은 대규모 자본 도입에 따른 이자율 리스크를 관리하기 위해 수용할 만한 이자율이 제시될 경우 장기간의 계약을 체결하거나 또는 이자율 옵션, 이자율 스왑, 선도금리계약, 등과 같은 금융상품을 사용하여 이자율 리스크를 관리한다.

자료: 유성영, “부정기선사의 운임변동리스크 관리에 관한 연구”,
2008, pp6-11. 재정리 하였음.

2.2.2 선행연구

이세철(1985)은 외항해운을 대상으로 해방이후부터 80년대 초까지의 한국해운의 발전상황과 해운불황에 따른 주요선진해운국의 해운기업통합의 사례와 성과를 비교하였고, 한국해운산업의 현황과 합리화의 배경과 추진경과, 효과, 전망 등을 분석하고 해운산업합리화에서 발생한 문제점과 해결방안을 제시하였다.

손태현·민성규(1985)는 해운산업합리화 조치의 내용과 시행경과 및 문제점을 밝히고 해운산업의 국제경쟁력 제고 방향을 제시하였다.⁹⁾

최재수(1989)는 우리나라의 1980년대 해운불황에 대한 정부의 조치인 해운산업합리화 조치에 대하여 일본의 재건정비계획과의 비교분석을 통하여 그 성과를 평가하였다.¹⁰⁾

김근표(2009)는 국내 연안해운의 현황과 연안화물운송업체의 경영분석을 통해 연안 해운 활성화 방안으로 선박금융지원제도 등 조제지원의 방안 마련과 선박량 관리 정책 강구를 주장하였다. ¹¹⁾

추유신(2010)은 최근 EU경쟁법의 특징과 변화추이와 ,이들 변화가 정기선 해운에 대해 미치는 영향력과 정기선 해운선사의 대응방안을 연구하여 정기선 해운선사들의 시장예측 능력 및 독자적 마케팅 능력의 강화의 필요성을 나타냄과 함께 Risk 대응 시스템의 구축과 전략적 제휴강화 및 공동대응 강화를 주장하

9) 손태현·민성규, “해운산업합리화조치 이후의 해운과 해운정책”, 한국해운물류학회, 해운물류연구, 1986.

10) 최재수, “한국해운산업합리화정책의 평가에 관한연구-일본의 재건정비계획과의 비교분석을 중심으로-”, 중앙대학교 대학원 무역학과 박사학위논문, 1989.

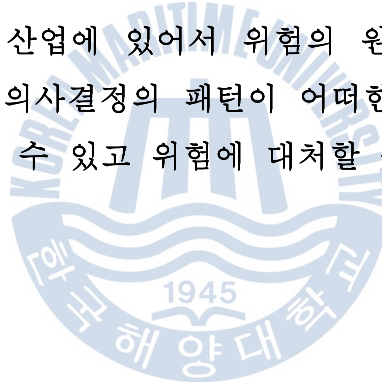
11) 김근표, “국내연안화물운송업체의 경영분석과 연안 해운 활성화 방안 연구”, 목포해양대학교 해양산업대학원 해상운송시스템학과 석사학위논문, 2009.

였다. 12)

유성영(2008)은 부정기선의 운임변동리스크에 대하여 발생원인과 본질을 규명하고, 부정기선사의 운임변동리스크 관리방법을 선주측면을 중심으로 실물거래, 선물거래 및 선도거래에 의한 방법으로 구분하여 그 유용성을 연구하였다.¹³⁾

엄항섭(2007)은 경쟁 환경의 변화, 국내와 해운환경의 변화와 동북아 경제여건 변화 속에 부산항의 현황을 중심으로 항만경쟁요인의 주요 요인들을 도출 한 후 이를 통해 SWOT분석을 실시하고 부산항의 대응전략을 제시하였다.¹⁴⁾

김덕일(2001)은 다른 산업에 비해 경제 환경변화에 극도로 민감한 해운산업의 산업에 있어서 위험의 원인을 규명함은 물론 위험에 대한 경영의사결정의 패턴이 어떠한지 진단하고 안정적인 수익을 실현할 수 있고 위험에 대처할 수 있는 방안을 연구하였다.¹⁵⁾



12) 추유신, “ EU 경쟁법과 해운정책 변화에 따른 정기선사의 대응방안 연구”, 인하대학교 국제통상물류대학원 석사학위논문, 2010.

13) 유성영, “부정기선사의 운임변동리스크 관리에 관한 연구” 중앙대학교 글로벌인적자원개발대학원 석사학위논문, 2008.

14) 엄항섭, “동북아 항만의 경쟁환경 변화에 따른 부산의 허브항 전략에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 무역학과 석사학위논문, 2007

15) 김덕일, “한국해운기업의 경영특성이 위험에 미치는 영향에 관한 실증연구”, 한국해양대학교 해운경영학과 박사학위논문, 2001.

제 3 장 우리나라 해운위기 상황

3.1 1980년대 해운불황

3.1.1 1980년대 해운시황

지속적인 성장세를 이루던 세계무역은 1973년, 1차 석유파동을 기점으로 둔화되기 시작하였다. 고도의 성장 위주로 경제정책을 추진해왔던 선진국들은 안전위주의 정책으로 전환하였고, 이것은 세계 물동량의 흐름에 엄청난 영향을 미치게 되었다. 또한 1978년말 발생한 2차 석유파동으로 세계 경제가 흔들렸는데 유가 상승과 고금리 체제가 전개 되면서 1979년 하반기부터 극심한 불황으로 빠져들었다.

미국의 국내 총생산(GDP)은 1980년 마이너스 0.2%에 이어 1982년 마이너스 2.4%로 악화되었고, 유럽공동체(EC)의 경우도 1980년 1.2%에서 1981년 마이너스 0.2%로 떨어지는 등 선진국의 경제성장률이 마이너스로 돌아섰다. 이에 따라 선진국 경제 의존도가 높은 개발도상국들도 치명적인 타격을 입었고 1982년 세계경제는 1%미만의 저조한 성장률을 기록했다.

반면, 선복량은 물동량이 격감한 1982년 하반기부터 1984년 초에 걸쳐 살물선이 대량 투입되면서 공급과잉상태가 초래되었다 이는 제 1차 석유파동의 여파로 하락했던 시황이 1979년의 2차 석유파동의 영향으로 각국이 유류로부터 석탄에너지로의 전환, 선진국들의 원자재 사재기 등의 사건이 겹쳐 해상운송수요가 선박의 공급과 거의 균형을 이루다가 공급이 한때 부족하게 되자

해운경기는 일시적인 호황국면을 맞게 되었고, 이에 1979년에서 1981년까지 상당량의 신조계약이 이루어진데 따른 것이다. 이로 인해 1980년 14.2%였던 선박과잉률이 1982년에는 26.5%, 1984년에는 25.4%에 달하였다. 이와 같은 때에 우리나라는 77년 중반부터 시작된 선박도입에 따른 외화대부의 공여로 인하여 정부의 선사대형화 정책에 호응하여 중고선가가 최고로 폭등한 80년, 81년의 시점에 대량으로 중고선을 구입하게 되었다.

<표 3-1> 중고선 국제가격 변동 추이

(단위 : US 달러)

구분	1979	1980	1981	1982	1983	1984.11
6만중량톤급벌크	6000	16000	22000	11000	6000	5000
25만중량톤급탱커	10000	22000	17000	10000	7000	8000

자료: Loyd's Shipping News (영국)

3.1.2 1980년대 해운불황의 영향

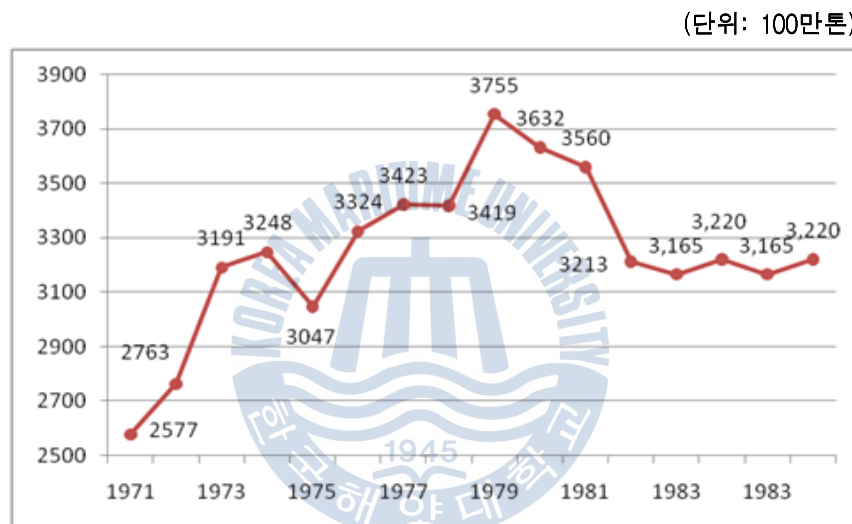
3.1.2.1 물동량 감소

세계 해산물동량은 1950년부터 1970년까지 20년 동안에 10년마다 2배로 늘어났으나 1975년에 처음으로 마이너스 성장을 기록하였으며, 1983년에 이르기까지 약 10년 동안은 정체된 상태였다. 특히 1979년에 37억 5500만톤 이었던 해산물동량이 1983년에는 31억 6500만톤으로 현저한 감소현상을 나타내었다.

반면에 선박의 공급량은 꾸준히 증가하여 1973년에 59606조 2억 9천만톤에서 1982년에는 75151조 2472만총톤에 달하여 10년

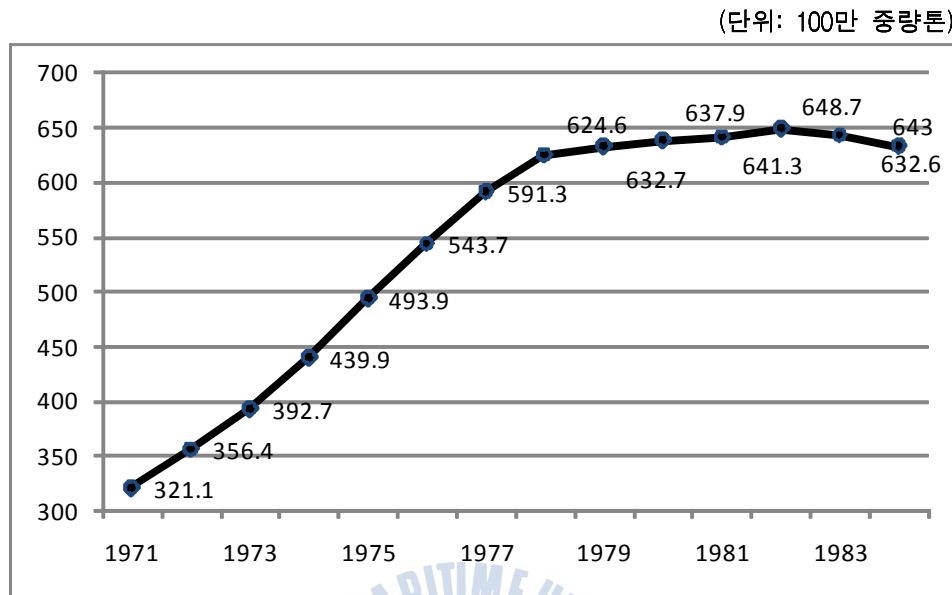
간에 47%나 증가하였다. 더욱이 화물량이 전년도에 비하여 상대적으로 감소한 1980년, 1981년, 1982년에도 각기 1.7%, 0.2%, 0.9% 씩 증가하였다. 그로 인하여 세계해운은 선박의 공급과잉으로 운임이 하락하여 불황에 빠지게 되었다.

세계 해상물동량의 증가 추이와 선박량 변동 추이는 <그림 3-1>과 같다.



자료 : 해사문제연구소, 해양한국 1985년 1월호, pp82-87.

<그림 3-1> 세계 해상물동량 변동 추이



<그림 3-2> 세계 선복량 변동 추이

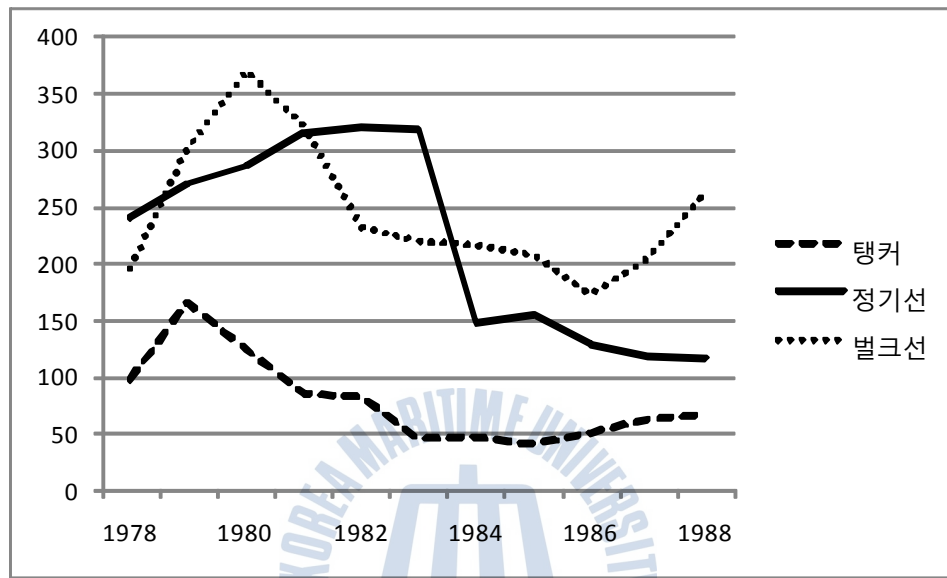
3.1.2.2 운임지수 하락

물동량 침체와 선복량 과잉으로 1979년에 166.3까지 상승했던 탱커부문의 운임지수는 1980년 124.2에 이어 1981년에는 85.4, 1985년에는 41.1로 아주 큰 폭으로 하락했다.

반면 벌크선 운임지수는 유가폭등에 따른 석탄의 잠재수요 증가와 미국의 대 소련 곡물금수조치 등으로 1980년까지 상승세를 유지했으나 세계경제 침체의 압박을 견디지 못하고, 1981년 전년 대비 12.9%하락한 것을 기점으로 1982년에는 마이너스를 27.9%를 기록해 큰 폭의 하락세를 이어갔다. 정기선 운임지수는 1982년 320.9로 정점을 보이다가 1984년, 미국 신해운법 발효와 선사들의 대폭적인 선대증강으로 급격한 하락세로 돌아섰다.

제2차 석유파동으로 인해 1980년대 초반부터 시작된 세계 해운

불황은 탱커에서 벌크선, 정기선 시장으로 확산되어 세 부분의 동시적 불황 양상을 지속하였다.



자료 : 한진해운 60년사, pp93. 재인용

주: 1. 정기선 : 브레멘해운경제연구소 정기선 운임지수, 1984.6이전 1965=100 이후 1980 = 100기준

2. 벌크선: Maritime Research Inc. 발표 General Freight Index, 1972 = 100기준

3. 탱커: World Scale. 탱커 1회 항해의 용선료를 나타내는 운임지수 매년 항만이통료, 연료비, 인건비 등 제반비용을 감안한 손익분기점 기준을 100으로 함

<그림 3-3>운임지수 변동 추이(1978~1988)

3.1.2.3 기업재무구조 악화

1960년대 이래로 순조롭게 성장 발전해온 우리나라 해운산업은 1981년 말부터 세계적인 해운산업의 불황으로 말미암아 1982년도에는 역사상 처음으로 1024억원에 달하는 적자를 나타냈으며 1983에도 1295억원의 손실을 보였다. 이처럼 부실경영에 빠지게 된 근본원인은 세계적인 해운시황의 악화에 따르는 선박의 공급과잉에 있다.

우리 해운업계는 경제성장에 따른 급격한 운송수요에 힘입어 지속적인 성장을 거듭하여 1982년 말 현재 외항선복은 총 553척 680만 5987총톤의 선복규모를 지닌 해운 중진국의 대열에 진입하여 있다. 그러나 대외경쟁력과 내실을 다지지 못하고 외형적인 급성장에만 급급하여 온 결과 당면한 업계의 현황을 살펴보면, 1981년을 기점으로 급격히 악화된 해운불황으로 1981년의 업계 전체의 경상이익이 17억 2,500만원이 1982년에는 무려 1,353억 3,700만원에 달하는 경상적자로 반전하였을 뿐 아니라

<표 3-2> 해운기업의 경영실적 변동 현황(1981-1985)

(단위: 억원)

구분	1981	1982	1983	1984	1985
총자산	21,232	23,780	31,950	31,665	31,289
총부채	17,500	20,492	27,739	28,922	29,831
자기자본	3,732	3,288	4,211	2,743	1,457
해운수입	14,833	15,621	19,824	17,952	18,405
해운원가	12,621	14,138	17,840	16,108	16,193
해운총이익	2,211	1,482	1,984	1,843	2,212
관리판매비	743	842	922	894	890
영업이익	1,468	645	1,061	949	1,321
영업외수입	445	505	437	396	427
영업외비용	1,897	2,499	2,715	2,898	3,207
경상이익	17	-1,353	-1,216	-1,552	-1,457
세전순익	253	-993	-1,211	-1,517	-1,819
법인세 등	48	30	82	66	54
세후당기순익	204	-1,023	-1,294	-1,583	-1,873

자료: 한국선주협회, 해운연보 1981-1985.

당기순이익은 1982년의 1,023억원의 적자에 이어 1983년 또한 1,294억원의 적자를 보였다. 이와 같은 거액의 적자는 당기 말 자본총계의 30.7%에 해당하는 금액으로 장기 해운불황의 심각성을 대변해 주고 있다

타인자본 87% 자기자본 13%로 구성된 해운 총자산규모는 3조24억원으로 지난해에 비해 약 8,200억원이 증가되었으며, 이는 부채의 증가 7,300억원 자본의 증가 900억원으로 이루어졌다. 한편, 해운업계는 어려운 여건 속에서도 불황극복의 자구책으로서 340억원의 유상증자와 450억원의 무상증자를 실현하였으며 선복 및 설비투자를 자제하는 등 비상수단을 강구하였다. 그러나 극심한 불황으로 인해 약 1,300억원의 사상 최대의 적자를 기록했으며 선가원리금 상환 조달에 크게 고심했다.

<표 3-3> 해운기업 재무상황 변동 현황(1980-1985)

(단위: %)

구 분	1980년	1981년	1982년	1983년	1984년	1985년
자기자본비율	13.7	17.6	13.8	13.2	8.7	4.6
부채비율	630	468.8	623.2	658.7	1054.3	2046.1
고정비율	189.5	421.0	533.3	535.2	823.9	1522.9
고정장기적합률	83.4	98.6	106.2	110.9	116.9	101.9
유동비율	95	83.0	73.1	70.0	65.3	81.9

자료: 한국선주협회, 「해운연보」 1981-1985.

자본구성의 측면에서 볼 때 한국의 해운산업은 재무구조에 있어서 자기자본 비율이 13.2%, 부채비율은 658.7%로 1982년의 13.8%와 623.2%에 비하여 재무구조가 더욱 악화되고 있다 즉, 선박의 수급불균형에 따른 수익성의 악화 등으로 해운업계의 자

금부족 현상이 심화되고 있고 타인자본 의존도 역시 과중해지고 있음을 나타내 주고 있다 자본의 배분현황을 보면 1983년말 고정비율 및 고정장기적합율은 각각 535.2%, 110.9%로 전년도에 비하여 2%포인트 , 5%포인트가 증가하고 있다. 이는 경상적자로 인하여 자기자본이 잠식된 결과, 고정자산에 대한 투자가 자기자본과 고정부채를 초과하여 이루어짐으로써 자본배분이 전년도에 이어 악화되고 있음을 나타내고 있다.

또한 지급능력의 측면에서는 유동비율은 전년도의 73.1%에서 70.1%로 더욱 악화되어서 과도한 금융비용 등 심각한 자금 부족으로 안정성을 크게 저해하고 있다.

이상에서와 같이 해운업계의 재무구조 변동 추이를 보면 해운업계가 도산 직전에 처하여 있다고 말하지 않을 수 없다.

3.1.3 1980년대 해운불황에 대한 정부의 대응

3.1.3.1 해운산업합리화 계획의 시행

3.1.3.1.1 합리화의 목표와 기본방향

취약한 재무구조와 선대 구조를 가진 우리 해운기업들은 유례 없는 해운불황으로 자력회생이 불가능한 상황에 이르게 되었다. 이에 정부는 국적선사간의 과당경쟁 방지와 국제경쟁력 제고를 합리화의 목표로, 정부가 정한 합리화 기준에 맞추어 70개의 선사가 자발적으로 기업의 통폐합 작업에 참여하도록 유도하고, 이에 참여하는 선사에 대해서는 금융 및 세제상의 지원을 한다는 것을 그 기본 방향으로 정하였다.

3.1.3.1.2 해운산업 합리화 기준

산업합리화의 골자는 해운기업의 통폐합에 있었다. 기업의 통폐합 기준은 다음과 같았다.

첫째, 통폐합 방법은 ① 주력선사가 타선사를 합병하거나 계열선사로 만들어 경영을 감독하되 타사지분의 30% 이상을 취득하도록 자본참여를 해야 한다. 계열 선사는 독립된 법인으로서 독자적인 운항권이 인정되는데 1983년에 당기 순이익이 있는 선사라야 한다. ② 위의 합병방법에 의하지 않을 경우에는 운영선사를 설립하는 방법에 의하되 여러 기업이 위탁선사가 되어 그 출자에 의하여 운항선사를 만들어 보유선을 운항하고 그 이익금을 배분하는 업무를 맡긴다. 위탁선사는 운항면허를 정부에 반환하는 것이며 단계적으로 합병하도록 유도한다.

둘째, 합병되는 선사의 규모는 ① 원양배선 선사의 경우 컨테이너선을 운항하는 선사는 원양항선사의 톤수가 100만 총톤 이상 이 되거나 5개 이상의 선사가 참여하여 30만 총톤의 보유톤수가 되어야 한다. 다만, 국제정기선항로에 대한 합리화는 제2단계 조치로 계속해서 추진된다. 컨테이너선 이외의 일반선과 특수선 선사는 원항선의 보유량이 130만 총톤 이상이 되거나 8개 이상의 중소선사가 참여하여 원양선 보유톤수가 50만 총톤을 넘어야 한다. ② 근해에 배선하는 선사의 경우 동남아항로에는 정기선사 1개, 부정기선사 3-4개를 인정한다. 한일항로에는 컨테이너선사 1개와 정기 및 부정기선사 1개 ~ 2개를 둔다.

3.1.3.1.3 참여 선사에 대한 지원

합리화 대상 선사로 지정된 선사에 대하여는 조세감면법에 의거하여 등록세, 취득세, 특별부가세 등을 감면한다. 또 금융지원

으로서 시황이 호전될 때까지 (5년 기한) 선박의 구입에 관련된 부채원리금의 상환을 유예하며 선박의 구입과 직접적인 관련이 없는 자금은 선사가 보유부동산, 유가증권 등을 처분하는 따위의 자구노력에 의해 상환해야 한다. 또 중고선의 개선자금 지원제도를 신설하여 경제선화를 도모한다.(1984년에 300억원 지원).

그 밖의 행정 지원으로서 1984년부터 인력과 연료절약형 경제선의 수입을 허용하고 컨테이너 선대의 선형표준화를 유도한다. 그러나 계획조선과 선박도입 용자 비율을 각기 현행 90%, 100%에서 80%로 낮추어 기업체질을 강화 한다. 광석, 원유, 양곡, 석탄, 비료원료, 등의 대량화물에 대한 운임을 적정화하기 위하여 필요할 때에는 해운항만청장은 관계기관의 장과 사전에 협의하게끔 제도화 한다는 것이다. 16)

3.1.3.2 해운산업 합리화 계획 후 결과

외국과의 합작선사인 한진해운과 동영해운, 원유회사의 자회사인 호남탱커는 처음부터 합리화계획에 참여하지 않았고 그 밖의 선사는 모두 기업의 통폐합에 참여하여 다음과 같이 통합되었다.

① 원양부문

범양상선, 현대상선, 대한선주, 조양상선, 두양상선, 대한해운의 6개 선사로 통합되었다. 두양상선은 운영선사에 의한 통합 형태를 취했으며, 현대상선, 대한선주, 조양상선은 컨테이너선과 살물선을 보유하는 정기선사이다.

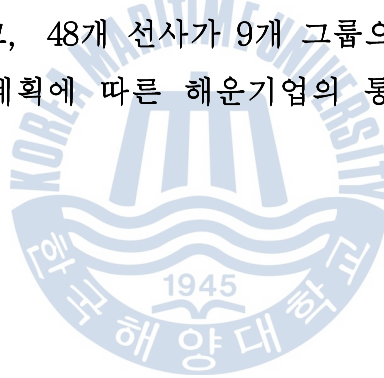
16) 손태현·민성규, “해운산업합리화조치 이후의 해운과 해운정책”, 한국해운물류학회, 해운물류연구 vol 3, pp11-44, 1986.

② 동남아항로

동남아해운, 조양근해상선, 오성해운, 세양선박과 한국특수선(화학화물 운반선 전문의 5개 선사인데 모두 운영선사 설립에 의한 합병방법을 택하였다.

③ 한일항로

컨테이너 선사인 천경해운을 비롯하여 9개의 선사로 통합되었다. 이와 같이 원양과 동남아항로에서는 63선사가 합리화 계획에 참여하여 11개 그룹으로 정비되었다. 한일항로에서는 통폐합 심사과정에서 정부의 선박운상사업 면허 없이 타 선사에 이른바 지입형식으로 운항하던 선사가 모두 정면에 노출되어 합리화에 참여하겠다고 나섰고, 48개 선사가 9개 그룹으로 합치게 되었다. 해운산업합리화 계획에 따른 해운기업의 통폐합 결과는 다음의 표와 같다.



<표 3-4> 해운산업 합리화계획 시행 결과

구분	선사명	보유선복		참여 선사 수	참여선사명	비고
		척	천총톤			
원양그룹	범양상선	93	2,033	9	범양전용선, 세방해운, 삼익상선, 보운선박, 대양선박, 세방기업, 삼미해운, (주)삼미, 대한선박	
	보양선박	3	20	-		계열
	현대상선	45	1,433	9	현대상선, 한라해운, 신한해운, 동해상선, 고려해운, 한바다해운, 협성선박, 셋방기업, 동서해운	
	선일상선	1	35	-		계열
	삼원선박	2	20	-		계열
	대한선주	28	765	2	대한선주, 선주상운	
	한림해운	4	47	-		계열
	조양상선	16	167	3	조양상선, 진흥해운, 국제해운	
	서진해운	1	10	-		계열
	대한해운	10	469	3	대한해운, 코리아상선, 대한통운해운	
	성운물산	1	43	-		계열
	유공해운	3	282	-		계열
	중앙상선	4	29	-		계열
	범주해운	3	17	-		계열
	두양상선	21	199	11	동호선박, 벨라인, 삼원, 아진해운, 태영상선, 한림해운, 한양해운, 해영선박, 현대해운, 남성해운	
동남아그룹	동남아해운	13	52	5	국제해운, 대한선박, 동서해운, 동화해운, 동아해운	
	조양근해	8	31	3	조양상선, 진흥해운, 신한해운	
	오성해운	15	51	6	국제상선, 대보해운, 동양종합, 반도목재, 용신해운, 한림해운	
	세양선박	15	60	4	협성해운, 세양상선, 동성선박, 국제해운	
한일간그룹	천경해운	20	25	5	천경해운, 고려해운, 천경선박, 용신해운, 창성	
	삼정해운	8	15	5	삼정, 화진, 남흥, 조양, 선일	
	안진해운	15	12	6	안진, 동남, 대경해운, 범진, 우경, 영주	
	우양상선	7	11	5	정금, 대일, 대동상운, 대방, 신항	
	부산상선	8	11	8	부산, 은성, 남진, 연합, 남도, 신평, 선일	
	금양상선	7	10	7	금양, 극동상선, 남성상선, 대일, 우경, 유남	
	태영상선	8	13	4	태영, 남성산업, 남성상선, 유남	
	창덕해운	5	10	3	창덕, 태우, 신창해운	
	동화·한진	14	11	8	동화, 한진 등	비면허
불참사	한국특수선	19	65	3	한국케미칼, 일우해운, 미원통상	특수선
	한진해운	7	12			
	호남탱카	4	364			

자료: 해운물류큰사전, “해운산업합리화”, pp1372-1373, 재인용.

3.1.3.3 해운산업합리화 시행 후 기업의 재무구조

정부와 해운기업의 노력에도 불구하고 해운산업의 부채는 계속 불어나 1984년 말의 부채총액이 2조 8,922억원에서 1985년 말에는 2조 9,831억에서 1986년 말에는 3조 7,931억원으로 불어났다. 이 중에서 2조원 가량이 부실채권으로 분석되고 있다. 이유인즉 해운기업이 통폐합과정에서 부실선사들을 3개~8개씩 억지로 떠맡은 일부의 대형 선사들은 부채규모가 순식간에 급격하게 늘어나 회사의 자체 노력만으로는 해결할 수 없는 단계에 이른 것이다.

이와 같이 엄청난 부채가 각 선사의 경영수지를 크게 압박하고 있었으므로 적자규모가 갈수록 커져서 1986년에는 대형선사들의 경우 영업부문에서 이익을 내고도 금융부채의 부담으로 1,915억원의 결손을 내었다.

해운기업의 통폐합 와중에 운임수입도 더욱 줄어들어 1983년의 24억 6,400만 달러에서 1985년에는 19.3%나 감소한 19억 8,900만 달러에 불과하였다. 이리하여 1982년과 1983년에 연이어 1,000억 내지 1,200억원의 당기 순손실을 냈던 해운업계는 1984년에 1,584억원, 1985년에도 1,874억원의 적자를 냈으며 1986년에는 1,915원의 손실을 보았다. 이처럼 해운기업의 운임수입이 줄어들고 있는 것은 세계 해운시황의 악화로 운임률이 계속해서 하락세를 유지하고 있기 때문이다.

이렇게 해운업계의 어려움이 가중되는 것은 정부의 무리한 통폐합 작업으로 처음부터 회생할 가망이 없으면 정리해 버렸어야 할 도산 직전의 부실기업을 비교적 건실한 선사가 정부의 강요로 억지로 떠맡아 함께 부실화 된 데에도 그 원인이 있다.

이에 정부는 1985년 말에 산업정책조정회를 열어 3조원에 달하는 해운업계의 은행부채에 대해 오는 1988년까지 원리금 상환을 3년간 연장해서 유예하는 특별조치를 취하였다.

<표 3-5> 합리화계획 시행 후 해운기업의 재무상황

<단위: 억원>

구분	1984년	1985년	1986년
총자산	31,665	31,289	37,418
총부채	28,922	29,831	37,931
자기자본	2,743	1,457	-513
해운수입	17,952	18,405	18,499
영업이익	949	1,321	848
경상이익	-1,552	-1,457	-1,915
당기순익	-1,583	-1,873	2,434

자료: 한국선주협회 해운연보 1984 - 1986.

3.1.4 해운불황에 대한 H선사의 대응 사례

3.1.4.1 재무구조 개선방안 - 리 파이낸싱(Refinancing)

H선사는 2차 계획 조선 선박 2척을 시랜드에 매각한 후 이를 다시 국적취득조건부나용선으로 도입하는 방법으로 자금을 조달하여 재무구조를 개선방안을 해운항만청에 제출하였다. 이에 대해 해운항만청은 제2차 계획조선 선박의 원리금 미상환 잔액을 일시에 상환 할 것 등 몇 가지 조건을 붙여 승인하였다.

계속해서 H선사는 “M/V 한진 서울”호와 “M/V 한진 인천”호를 파나마 공화국의 Moreen Shipping Inc.와 Alpha Carriers

Inc. 각각 매각하고 국적취득조건부나용선 계약을 체결했다 매각 조건은 두 선박 모두 선박대금 1,850만달러에 용선기간 8년이었으며, 용선료는 척당 2,875만 6천달러, 용선료에 대한 이자율은 연 11%였다. 이렇게 조달한 선박매각대금으로 제2차 계획조선에 의해 건조한 선박 2척에 대한 연체 원리금 및 잔여 원금의 일시 상환, 기타 부채 상환에 충당함으로써 재무구조를 개선하였다.

3.1.4.2 재무구조 개선방안 - 자본 증자

H선사는 재무구조를 개선을 위한 또 다른 방안으로 합작사인 C선사와 협의하여, 1981년 9월 25일자로 자본금을 100억원에서 133억원으로 늘리기로 하였다. 양사의 합작 비율에 따라 증자분 33억원(500만 달러) 가운데 H선사 60%지분에 해당하는 19억 8,000만원을 C선사는 40%지분에 해당하는 13억2,000만원을 불입했다. 증자를 통해 자기자본비율을 높임으로써 재무구조를 개선하는 효과를 거두었다.

3.1.4.3 국적선사 간 공동 운항

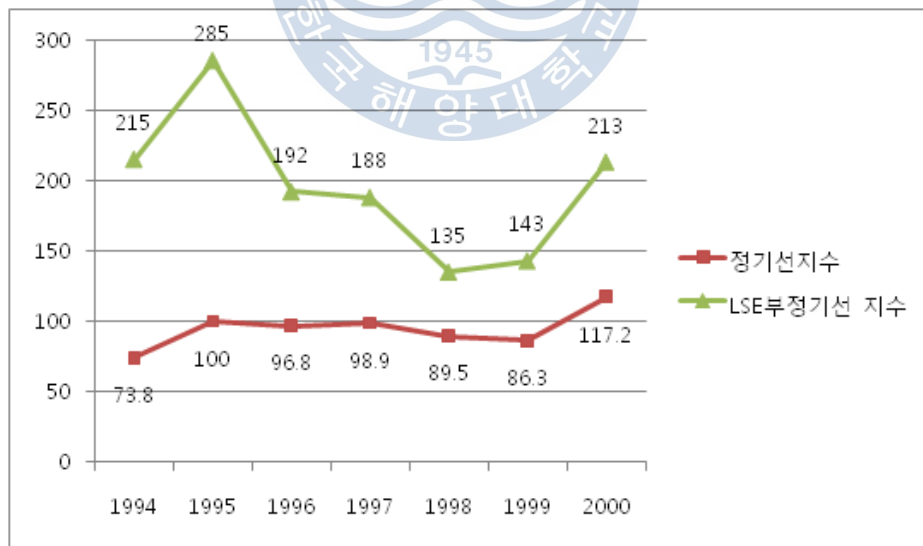
세계 대형 선사들의 세계 일주 서비스 개설에 따른 선복량의 증가와 컨테이너 물동량 증가세의 둔화 등으로 인한 격심한 운임경쟁에 대한 대응으로 H선사는 K해운과 북미서안항로의 공동 운항에 관한 수차례 협의를 거쳐 1984년 7월 6일 북미서안항로의 공동운항에 합의했다. 이후 1985년 5월 31일 K해운과 북미서안항로의 공동운항을 개시하였다.

3.2 1990년대 외환위기

3.2.1 1990년대 해운시황

1994년부터 본격적인 회복세를 나타낸 세계경제가 1996년에는 미국, 유럽연합(EU) 등 선진국들의 빠른 경기회복으로 경제성장률이 3.8%로 회복하여 1997년도에 4.1%로 성장세가 지속될 전망이다. 매년 높은 경제성장률을 기록하고 있는 개발도상국은 1995년도의 빠른 성장세를 지속하여 1996년에는 8.0%의 높은 성장세를 달성하였다.

세계 수출입물동량은 세계 경제의 회복에 힘입어 6.4%가 증가하였으며 개발도상국의 수출입물동량은 1996년에는 수출이 10.3%, 수입이 11.3%의 높은 증가율을 기록하였다.



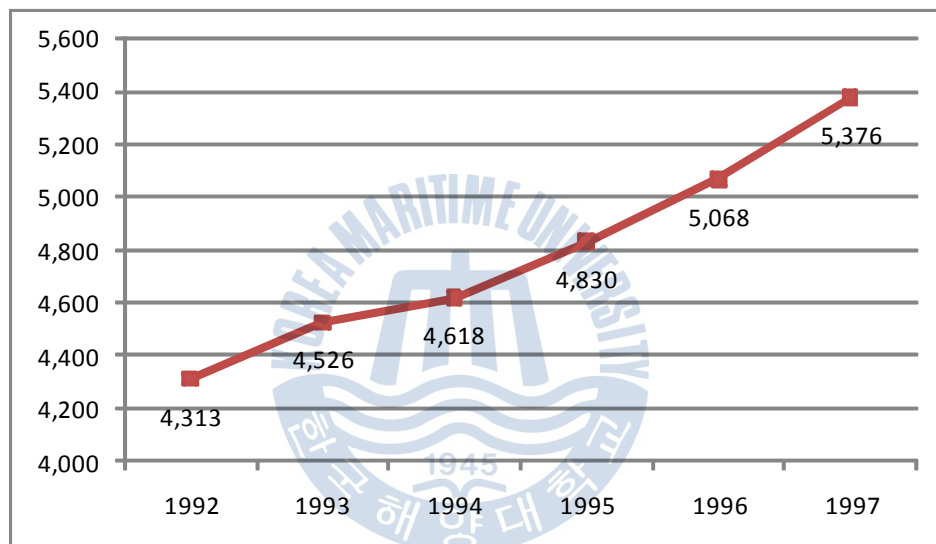
정기선 지수 1985=100

자료: 한국선주협회 해운연보 1994-2000

<그림 3-4> 운임지수 변동 추이(1994-2000)

1960년대 중반 이후, 해상화물의 주요 운송수단으로 정착하면서 급성장하고 있는 세계 컨테이너선대는 1994년 말 380만 4000TEU로 1970년의 18만 2000TEU에 비해 약 21배나 증가하였으며 포스트 파나막스형 신조선의 인도가 활발히 진행됨에 따라 더욱 높은 증가세를 이어갈 전망이다 세계 컨테이너 선대의 대형화가 촉진되고 있다.

(단위 : 백만톤)



자료: 한국선주협회 해운연보 1992-1997

<그림 3-5> 세계 해상 물동량 변동 추이

3.2.2 외환위기 발생

3.2.2.1 외환위기 발생 배경

동남아는 90년대 중반 이후부터 고도성장세가 둔화되기 시작하였으며, 수출 증가율도 96년부터 감소세로 반전됨에 따라 무역수지와 경상수지의 적자폭이 확대되었다. 특히 아시아 통화위기의 발원지인 태국은 90년 중반까지 연평균 8~10%대의 높은 경

제 성장률을 기록하였으나, 엔저(円低)¹⁷⁾에 의하여 수출품의 가격 경쟁력이 저하되고 이로 인하여 경공업 부문이 경쟁력을 상실하면서 수출이 감소하고 경상수지의 적자는 더욱 확대 되었다. 이러한 경제 상황 하에서 타이의 중앙은행이 97년 7월 2일 환율 제도를 기존의 바스켓방식 대신 변동 환율 제도를 실시함으로써 동남아의 외환·금융 위기를 초래하는 직접적인 계기가 되었으며, 이로 인하여 아시아는 경제위기에 직면하게 되었다. 즉 타이 바트화의 폭락을 발단으로 하여 동남아 지역과 한국 등 동북아 지역까지 파급된 통화위기는 근본적으로 성장률의 둔화에 대비한 적절한 구조조정의 미비로 야기된 경제구조의 취약성 때문에 발생한 것으로 볼 수 있지만, 보다 직접적인 원인으로는 각국의 경직적인 환율제도와 급격한 자본시장의 개방 등 정책적인 부조화의 요인이 복합적으로 작용한 것이다.

결국 아시아 통화위기는 80년대 말부터 추진되어 온 세계적인 금융자유화와 함께 국제유동성이 동남아 등 아시아지역으로 과잉공급 되면서 발생한 거품경제의 형성과 붕괴 과정에서 발생한 것이다. 과잉투자로 인한 경상적자의 누적, 미국 달러화에 연동된 경직적인 환율제도와 달러화강세의 장기화에 기인한 실질환율의 고평가, 94년 중국의 대폭적인 환율 상승에 의한 동남아 각국의 수출 경쟁력 약화 등이 복합적으로 작용하여 발생한 것이다. 이러한 아시아의 통화위기는 기타 개발도상국들의 수출경쟁력을 약화시킴으로써 환율의 동반상승 압력으로 작용하는 한편 일본, 미국 등 아시아지역에 투자한 금융기관들의 경영을 악화시킴으로써 국제금융시장의 불안을 조성하였다.

17) 엔/달러 환율이 오르는 엔화 약세.

3.2.2.2 외환위기의 영향

3.2.2.2.1. 물동량 감소

세계 3대 기간항로인 북미항로, 구주항로 및 대서양항로에서의 컨테이너 물동량은 98년에 5~10%대의 증가율을 기록한 반면에 아시아 역내 물동량은 아시아의 통화위기에 의한 실질 소득의 감소, 수입품의 가격 급등 등과 같은 경제 환경의 변화에 의하여 컨테이너 물동량 증가율의 대폭적으로 둔화되었다. 특히 아시아 역내 물동량의 55%정도를 차지하는 일본의 수출입 컨테이너 물동량이 필리핀, 타이, 인도네시아 지역으로의 시케이디(CKD) 및 자동차관련 화물을 중심으로 10~20%이상 감소되는 등 아시아 역내 물동량의 증가세가 크게 둔화 되었다.

우리나라 원화 가치의 하락으로 북미, 유럽 및 일본에 대한 수출은 증가하였으나 통화위기에 직면한 동남아에 대한 수출은 오히려 감소하였다. 즉 98년 1월 한 달 동안 동남아에 대한 우리나라의 수출은 금액 면에서 전년 동월 대비 34.7% 감소한 10억 달러를 기록하였으며, 수입 또한 전년 동월 대비 26.7% 감소한 8억 7,000만 달러를 기록하는 등 모두 급격한 감소세를 나타내었다. 이에 따라 수출항로에서는 우리나라의 주력 수출품목인 중간재, 철강, 가전제품에 대한 수송 수요가 크게 감소하였으며, 수입항로의 경우에는 원자재를 중심으로 크게 감소하였다.

그리고 98년 1월 중 부산항에 입항한 외항 선박은 총 1,433척으로 전년 동월대비 6.3% 감소하였으며, 특히 동남아지역에서의 외항선 입항이 735척으로 전년 동기 대비 10.0% 감소하여 동 지역으로 부터의 수출입 물동량의 감소세를 반영하고 있다. 즉 동남아 항로의 98년 1월 중 수출컨테이너 물동량은 전년 동월 대

비 7.0%, 전월대비 21.8% 각각 감소하였으며, 수입 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 12.3%, 전월 대비 13.3% 각각 감소하였다. 전체적으로 수출입 컨테이너 물동량이 전년 동월 대비 9.4% 감소하는 등 아시아의 통화 위기에 의하여 동남아 항로에서의 컨테이너 물동량은 감소하였다.

<표 3-6> 지역별 외항선방 입항 현황

(단위: 척, %)

구분	일본	동남아	북미	중남미	유럽	기타	합계
1998.1	497	735	69	28	34	70	1,433
1997.1	503	817	65	15	44	86	1,530
증감률	-1.2	-10.0	6.2	86.7	-22.7	-18.6	-6.3

자료: 부산지방해양수산청.

<표 3-7> 동남아항로의 수출입 컨테이너 물동량(1997-1998)

(단위: TEU, %)

구분	97.1	97.12	98.1	증감률	
				전월비	전년동월비
수출	26,189	31,116	24,346	-21.8	-7.0
수입	21,435	21,673	18,790	-13.3	-12.3
합계	47,624	52,789	43,136	-18.2	-9.4

자료: 한국선박대리점협회.

주: 국적선사의 수송실적은 제외.

3.2.2.2. 운임하락

아시아 역내 항로에서의 해상 운임은 역내물동량의 감소추세에 의하여 극동/동남아항로에서의 운임이 하락하고 있다. 예를 들면, 일본/홍콩 간 등 동남아항로에서 해상운임의 하락률이 97년 말 이후 약 6%에 일고 있다. 즉 일본/홍콩 간 해상운임은 TEU 당 350~425달러로 3개월 동안 약 25달러가 하락한 것이다.

최근 들어 동남아 항로에서 이와 같이 운임하락의 요인으로는 아시아의 통화위기에 의하여 가전제품, 자동차부품 등에 대한 해상수송량이 감소하고 있으며, 북미항로 및 구주항로의 동서기간 항로에 취항하는 글로벌 선사들에 의하여 아시아 역내 물동량에 대한 선사들 간의 집화경쟁이 심화되고 있음을 들 수 있다.

따라서 동남아항로에 취항하는 선사들은 컨테이너물동량의 감소에 의한 운임하락과 공 컨테이너 재배치에 따른 비용 상승에 의하여 채산성이 악화되고 있으며, 이를 보전하기 위한 방안으로 적극적인 운임 회복을 추진하고 있다. 국적외항선사인 고려해운, 현대상선, 조양상선, 한진해운, 동남아해운 및 홍아해운으로 이루어진 동남아정기선사협의회는 수출입화물과 아시아역내 삼국 간 항로의 운임을 98년 4월1일부로 부산/홍콩 간은 TEU당 350달러, 인천/홍콩 간은 TEU당 400달러로 각각 인상하는 등 적극적인 운임회복을 추진하고 있다.

3.2.2.3. 기업재무구조 악화

해운기업의 경영실적을 보면, 1997년, 2000년과 2001년에 적자를 기록하고 있다. 1998년과 1999년에 흑자를 나타내고 있으나 이는 상당부분이 선박 매각에 따른 차익이다. 재무구조 역시 경

영실적 부진과 차입금 증가로 부채비율이 국내 타 산업과 외국 경쟁사에 비해 상대적으로 높게 나타난다. 이에 따라 외항 선사들은 대외신인도가 떨어지게 되고 차입과 용선 등의 경영 및 영업활동에 지장을 받아 왔다. 해운산업은 선박취득 시 타인자본 이용 비율이 80% 이상이므로 구조적으로 부채비율이 높다는 특징을 가지고 있다. 1998년과 1999년에 부채비율이 감소하고 당기 순이익이 증가한 것은 선박매각에 따른 부채축소와 유상증자 등 자본증가에 원인을 두고 있다.

환율 상승으로 외화부채에 대한 원화환산손실이 급증한 것으로 추정된다. 97년 말 현재 국적 외항 선사들의 외화부채는 87억 달러(단기 21억 달러, 장기 66억 달러)로 추정되는데, 이에 대한 외화환산손실은 단기부채에 대한 당기 반영분 9,604억 원과 장기부채의 이연자산계정 상각분 3,051억 원을 합하여 모두 1조 2,656억 원으로 추정된다.

한편, 96년 말 기준 외항 선사들의 자본총액은 7,552억 원에 불과하다. 따라서 외항 선사들이 97년 중 대폭적인 당기순이익을 실현하지 못했을 경우 대규모 자본잠식상태를 피하지 못한 것으로 판단된다. 참고로 97년 상반기 중 당기순이익은 166억 원 규모의 적자를 나타낸 것으로 집계되었다.

97년 상반기에만 166억 원의 적자를 기록하였던 외항해운업계는 금년 상반기에는 210억 원의 흑자를 기록한 것으로 나타났다. 상반기에 흑자를 냄에 따라 국적선사들의 재무 상태도 다소 개선되었다. 작년 연말을 기준으로 할 때 국적선사 34개사의 부채비율은 무려 5,413.2%에 달했으나, 금년 상반기 말에는 1,567.7%로 낮아졌다. 이처럼 부채비율이 크게 낮아지게 된 것은 해운업계 부채의 대부분을 차지하고 있는 선박을 매각한 것이 주요 이유였던 것으로 보인다.

<표 3-8> 해운기업의 경영실적 변동 현황(1996-2001)

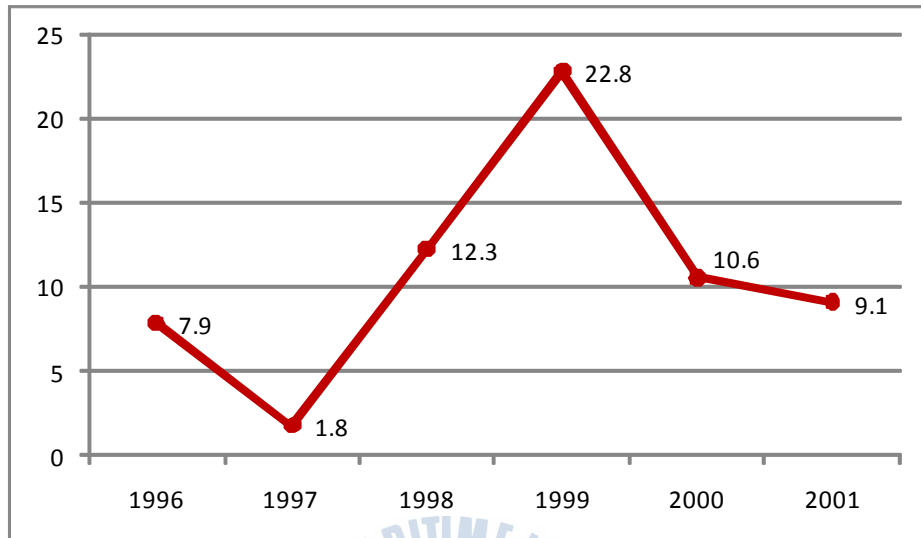
(단위: 억원)

구분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
총자산	95,646	152,550	165,433	177,576	196,998	184,900
총부채	88,095	149,783	145,029	1,371,441	110,291	168,046
자기자본	7,551	2,767	20,404	-1,193,865	86,707	16,854
해운수입	89,465	117,051	161,820	151,934	168,075	169,537
해운원가	80,908	108,115	146,091	138,855	150,755	154,218
해운총이익	8,594	8,936	15,729	13,079	17,320	15,319
관리판매비	3,657	3,975	4,351	4,814	5,088	5,152
영업이익	4,941	4,961	11,378	8,265	12,331	10,167
영업외수입	2,484	6,980	12,699	11,967	7,483	6,468
영업외비용	7,848	20,986	23,278	15,303	27,910	21,844
외화환산손익			591	4,134	-9,344	-4,542
경상이익	-445	-9,045	799	4,929	-81,955	-55,209
세전순익	106	-7,148	1,830	8,746	-8,277	-5,122
법인세 등	150	60	297	2,729	-1,677	698
세후당기순익	-43	-7,208	1,532	6,013	-6,599	-4,423

자료: 한국선주협회 해운연보 1996-2001년 연도별 발채

국적선사들은 금년 상반기에만 17 척, 50만 3,000총톤의 선박을 매각함으로써 2억 5,800만 달러의 자금을 확보한 것으로 나타났다. 지난해 상반기 동안에는 11 척, 28만 5,000총톤의 선박을 매각하여 6,100만 달러의 자금을 확보한 바 있다. 외항 선사들은 선박을 매각함으로써 상황이 완료되지 않은 선박에 대한 금융부담을 줄일 수 있고, 동시에 현금을 확보할 수 있어 재무구조를 개선하는 효과를 동시에 얻을 수 있었던 것이다.

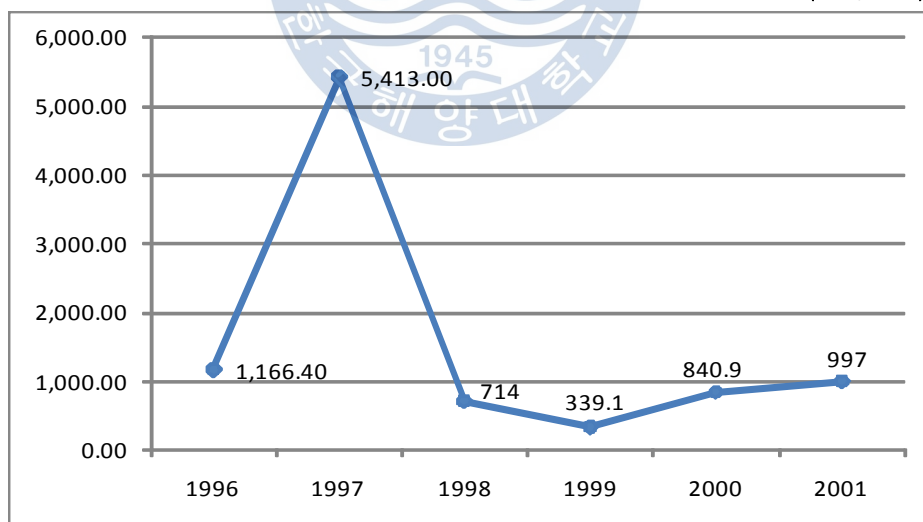
(단위 %)



자료: 한국선주협회 해운연보 1996-2001년

<그림 3-6> 해운기업의 자기자본비율 변동 현황

(단위: %)



자료: 한국선주협회 해운연보 1996-2001년

<그림 3-7> 해운기업의 부채비율 변동 현황

3.2.3 외환위기에 대한 정부의 대응

한국정부는 외환 위기의 극복을 위하여 1997년 11월 21일, IMF에 지원 금융을 신청하고 IMF는 12월 3일, 570억 달러 지원 금융을 한국에 지원하기로 합의하였다. 12월 5일, 의향서를 발표하고 난 다음 12월 24일, 긴급자금 지원 협약에서 합의한 조치를 앞당기고 자본시장 개방, 금융부문 구조조정 등의 조기 시행 등 경제개선 프로그램을 보다 강화하기로 한 후 IMF와 선진 13개국이 1998년 초까지 100억 달러를 조기 지원하기로 합의하였다. IMF의 금융지원을 받은 후 IMF의 정책 요구사항은 거시경제목표와 재정·통화정책, 금융구조조정, 무역자유화, 자본시장 개방, 기업경영투명성 제고, 고용정책, 정보공개 등으로 구분하여 세부내용이 있지만, 본 논문에서는 기업구조조정과 경영투명성 제고의 요구사항만 수록하기로 한다.

<표 3-9> IMF 정책요구사항

구 분	정책 요구 내용
기업구조조정과 경영투명성 제고 부문	<ul style="list-style-type: none"> • 독립적인 외부감사와 완전공시 • 기업집단의 결합재무제표 공표 등 투명성 제고 • 은행경영에 대한 정부개입 금지 • M&A 관련 규제완화 • 금융실명제의 골격 유지 • 차입위주의 경영관행 개선

자료: 삼성경제연구소, “IMF와 경제구조개혁” 1998, pp12-22.

위와 같은 IMF의 정책 요구사항을 이행하기 위하여 우리 정부는 기업의 부채비율을 축소하고 과다차입 기업의 현금흐름의

감시를 강화하는 한편 금융기관의 기업경영 감시 및 감독을 강화하고 금융실명제는 골격은 유지하되 경정정보는 확대 공시하기로 하였다. 또 결합재무제표 작성 등 회계처리의 국제기준을 적용하기로 하고 소액주주, 외국인투자자의 권익을 보호하기 위하여 사외이사 및 사외감사제도를 시행하기로 하며, 적대적 M&A를 활성화하기 위하여 관련법을 개정하고 M&A에 대한 의무공개매수 기준-특정기업 주식의 25%이상 취득 시 50%+1주까지 공개매수 해야 하는 기준을 완화 하였다. 또한 그룹기업의 부실계열사에 대한 지원을 차단하기 위하여 계열사 간 채무보증 관행을 규제하고, 한계사업은 철수하도록 하는 한편 계열사 간의 합병과 인원감축 등을 유도하였다. 또한 기업의 규제에 대하여 정부의 직접 개입보다는 거래 금융기관을 통해 견제하기로 하였다.¹⁸⁾ 거래 금융 기관을 통한 견제의 한 예로 부채비율을 맞추지 못했을 경우에는 채권은행단이 금융지원을 중단하며 특히 신규 사업을 위한 금융을 지원하지 않고 기존 부채를 적극적으로 회수하는 정책을 시행하였다. 이에 해운기업은 정부와 IMF의 요구사항을 맞추기 위해 적극적으로 노력하였다.

3.2.4 외환위기에 대한 H선사의 대응 사례

3.2.4.1 재무구조 개선을 위한 노력

H선사는 1999년에는 2회에 걸쳐 유상증자를 실시하여 총 4,338억원의 자금을 조달하였고, 해외전환사채 발행을 통해 1억 달러를 조달하는 등 직접금융시장을 통한 자금조달과 자본 확충

18) 삼성경제연구소, “IMF와 경제구조개혁” pp12-22, 1998.

을 도모하였다. 이어 2000년에는 1억 5,00만 달러를 한도로 자산
유동화기업어음¹⁹⁾(ABCP : Asset Backed Commercial Paper)의
발행과 이를 통한 차입금 상환으로 재무 유동성을 재고하였다.

한편 정부의 부채비율 축소 조치에 따른 자금 확보 방안으로,
또 해운불황으로 인한 재무 유동성과 신규 투자 자금을 확보하
는 차원에서 여타 자구계획과 함께 선박의 추가 매각에 나서게
되었다.

H선사는 선박 매각에 앞서 항우 선대운영의 목표를 1) 대형선
중심으로 주력선대를 구성하고 2) 중소형선은 필요 시 용선으로
운영 3) 보유선대는 신형선 중심으로 한다는 선박보유 전략을
수립하고 선령 15년 이상 선박과 향후 신형선 투입 시 대체 필
요한 선박, 장기 선대 운영상 불필요한 선박은 매각기로 하였다.

<표 3-10> H선사 선박 매각 현황(1997~1998)

선박종류	선박크기	척수	매각조건
컨테이너선	768TEU	1	단순매각
	1,200TEU	6	재용선:5척 단순매각:1척
	1,600TEU	1	단순매각
	2,700TEU	18	재용선:14척 단순매각:4척
건화물선	핸디사이즈 (25,000DWT)	1	단순매각
	파나막스급 (61,000DWT)	2	재용선:1척 단순매각:1척
합계	29척		재용선:20척 단순매각:9척
총매각금액	4억5,700만달러		

자료: 임종관 외4인 “우리나라 해운산업의 불황극복 및 위기반복 예방책 연구, 한
국해양수산개발원, 2009, p40, 재인용

19) 자산담보부채권으로 일종의 매출채권, 부동산, 회사채 등의 자산을 담보로 발행하
는 기업어음이다.

이리하여 H선사는 설립 당시의 최초 선박인 “M/V 한진 자카르”호(정석호)를 포함하여 중소형선 모두와 “M/V 한진 뉴욕”호 등 2,700TEU급 전 선박 18척 등 총 28척을 1998년까지 매각하고 이중 14척은 재용선하여 운항하였다. 한편 매각 과정에서 선박을 인도하는 1997년 12월 이후 원화 환율이 50%이상 급등하였고, 달러화로 계약된 매각가로 인해 예상보다 많은 매각이익을 실현하여 현금 유동성과 재무구조 개선에 크게 기여하였다.

<표 3-11> H선사의 컨테이너 선대의 사선과 용선 비중의 변화 (1996:2000)

		1996년		2000년	
		척수	TEU	척수	TEU
2,000TEU이하	사선	11	11,215	-	-
	용선	4	-	9	9,328
2,700TEU급	사선	18	48,230	-	-
	용선	8	-	10	26,842
4,000TEU급	사선	9	36,216	13	52,314
	용선	-	-	-	-
5,300TEU급	사선	2	10,608	7	37,130
	용선	-	-	6	33,842
합계(사선/용선)		52(40/12)	106,269	43(20/23)	159,456

자료: 한진해운60년사, 한진해운, 2010, p270 재인용

3.2.4.2. 항로 합리화와 글로벌 서비스 강화

H선사는 1997년 총 12개에 이르는 아시아역내 항로를 운영 중이었으나 아시아 외환위기의 여파로 동남아항로를 비롯한 아시아 역내 항로에서 물동량이 감소하는 등 큰 어려움을 겪었다. 이에 H선사는 아시아 역내 항로의 합리화에 나서 1997년 11월 일본-태국 항로인 JTX(Japan Tailand Express)에 투입했던

780TEU급 선박을 650TEU급 소형선으로 대체한 데 이어 1998년 1월에는 JTX를 K-Line의 선박을 임차하는 방식으로 전환하였다. 뒤이어 1998년 2월에는 중복노선 합리화에 나서 아시아역내 쾌속항로인 IAX와 JTX를 기간항로에 흡수시키는 등 아시아항로를 종전의 12개에서 9개로 축소하는 한편 불필요한 투입선박 및 비용을 최대한 감축해 나갔다.

3.2.4.3 IT를 통한 업무 효율성 제고와 지식경영 도입

1998년 7월 경영분석에 의한 정확한 의사결정, 효율적인 자금 운용 및 비용통제를 통한 수익성 제고, 고객서비스의 질적 향상을 통한 기업경쟁력 강화를 목적으로 개발된 신 정보시스템(NIS: New Information System)이 현업에 적용되었다. 이로써 영업 관리, 선적예약, 선복조정, 운임관리, 고객서비스, 서비스 컨트랙트 등 각종 분석자료 산출 기능을 개발함으로써 동일한 구조를 가진 운임요율 표에 의한 운임관리가 가능하게 되어 수입 현황 파악이 용이 해졌을 뿐만 아니라 EDI(Electronic Data Interchange)를 통한 최적의 고객 서비스 제공으로 경쟁력을 제고 하였다. 또한 NIS를 개발하면서 2000년에는 웹기반의 벌크 영업 관리 시스템(BIMS)을 구축하였다. BIMS는 업무 표준화, 데이터 통합관리 및 자동회계처리 기능을 구현해 업무량이 감소하였으며 원가를 조기에 포착함으로써 수지분석이 용이해졌고 차기 영업 및 경영의사결정을 효과적으로 지원했다. 이 또한 Y2K등 대내외 환경변화로 인한 시스템개정에 신속하게 대응함으로써 사용자 중심의 유연성과 확장성을 확보하게 되었다.

3.2.4.4 리스크 관리 강화 체제 구축

H선사는 외환위기로 시황이 악화된 시황 극복을 위한 방안으로 1997년과 1998년에 대규모의 선대를 매각을 단행에 이어 취약한 재무구조 개선을 위한 노력을 하는 한편 기업 가치를 제고하고 장기적이며 안정적인 성장기반을 구축하기 위한 방안을 다각도로 추진하였다.

그 일환으로 리스크 관리를 경영차원의 과제로 간주하고 체계적인 관리체제를 구축해 나갔다. 리스크 관리체제 구축을 위한 노력이 가시화되기 시작한 것은 2003년 4월, 회사의 노출리스크에 대한 계량화 작업을 진행하면서부터였다. 리스크 관리 위원회 발족과 함께 리스크 관리 절차 수립 리스크 헤징을 위한 금융기관 선정, 자문 용역 계약 체결을 거쳐 2003년 10월, 산업은행과 2천 5백만 달러 규모의 이자율 헤지 거래를 시행하였고 동년 11월에는 통화 헤지거래를 진행하였다. 2004년 12월에는 급변하는 벌크선 시황으로 인한 리스크를 회피하기 위해 운임선도거래(FFA :Forward Freight Agreement)를 추진하여 리스크 관리 체제를 전문화 했다. 2005년 11월에는 리스크 관리지표 (VaR/EBITDA: Value at Risk²⁰⁾ /Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization²¹⁾시스템을 도입해 리스크 관리체제를 한 단계 발전시켰다.

20) VaR은 일정한 조건 아래에서 위험이 발생할 경우 잃을 수 있는 최대 손실 예상치를 추정한 금액이다. VaR이 높으면 위험이 발생했을 때 잃을 수 있는 자금이 크다. VaR은 기업이 자신의 리스크 관리를 할 때 활용하며, 감독기관에서 그 기준을 확인하는 형식으로 감사한다.

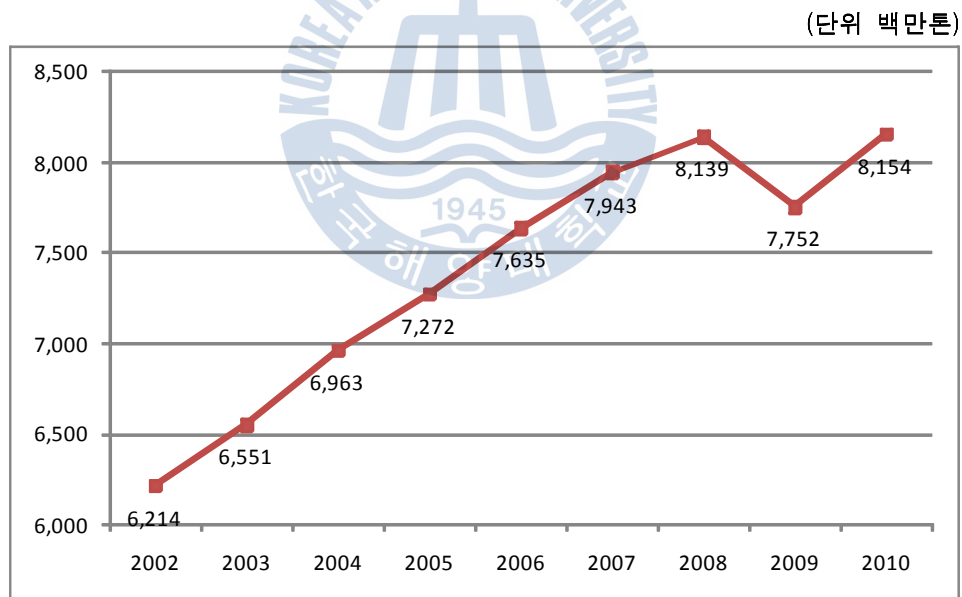
21) EEBITDA는 '세전·이자지급전이익' 혹은 '법인세 이자 감가상각비 차감 전 영업이익'을 말한다. 이것은 이자비용(Interest), 세금(Tax), 감가상각비용(Depreciation & Amortization) 등을 빼기 전 순이익을 뜻하는 것이다. EBITDA는 수익성을 나타내는 지표로, 기업의 실가치를 평가하는 중요한 잣대로 쓰인다. 또 EBITDA는 국가간 또는 기업간에 순이익이 상이하게 계산되는 요인(세제의 차이 등)을 제거한 후, 기업의 수익창출 능력을 비교할 수 있는 지표로 널리 활용된다.

3.3 2000년대 글로벌 금융위기

3.3.1 2000년대 해운시황

세계 해상 물동량은 세계 경제성장률보다 더 가파른 성장세를 이어왔다. 2000년 이후 세계 경제는 연간 4% 성장한데 비해 물동량은 7.9%나 성장했다. 세계 GDP대비 물류산업 비중은 2000년 13.4%에서 2010년 16.2%에 이를 것으로 전망된다. 해상물동량은 아시아지역의 경우 연평균 성장률이 14.1%로 높다.

<그림 3-8> 세계 해상 물동량 변동 추이



자료: 한국선주협회 해운연보 2002-2010

세계경제 성장둔화우려 속에서도 운송수요의 지속적인 증가에 따른 운임상승세가 유지되고 있다. 2003년 이전만 해도 불황을

논하던 해운산업계는 2004년 이후 벌크운임지수(BDI)가 등락을 거듭하는 중에도 사상 최고치를 계속 갈아치우며 1만 포인트 시대를 이어가고 있다. 이러한 환경 속에서 CEO의 혜안과 결단력을 바탕으로 호황을 향유한 해운기업들이 비약적인 성장을 실현했다.

2000년대 세계 해운업계의 두드러진 특징은 대형 선사간의 M&A를 통해 Mega Carrier가 등장했고 종합물류 역량이 강화되었다는 사실이다. 이전에 씨랜드를 흡수했던 Maersk는 2005년 8월, PP&O Nedlloyd를 인수함으로써 세계 해운시장에서 점유율 19%로 세계 최고의 자리를 더욱 다졌다. CMA-CGM 과 MSC 등의 대형 선사들도 몸집 불리기에 나섰다. 글로벌 5대 선사의 시장 점유율은 96년 28%에서 2006년에는 42%로 크게 확대되었다.

한편 연료비 상승에 따라 선박운항과 투입패턴에 큰 변화가 생겼다. 경제속도 운항과 대형선박 추가투입으로 운항비용을 절감하려는 노력들이 줄을 이었다. 선사들은 운항횟수를 줄이는 대신 항차 당 운송량을 증가시켰고, 속도를 25노트에서 19노트로 감속 운항함으로써 연료비용의 50%가량의 절감이 가능해졌다. 이 와중에 1만 TEU 이상의 극초대형 컨선시대가 열렸고, 2007년 8월 기준, 1만 TEU 이상 극초대형 선박은 신조발주 100척을 돌파했다.

3.3.2 글로벌 금융위기 발생

3.3.2.1 글로벌 금융 위기 발생 배경

1990년대 중후반 클린턴 정부는 국제자본의 미국 유입 및 해외금융시장을 공략할 수 있도록 강 달러 정책을 유지하였다. 이에 따라 세계자본의 미국유입 → 주가상승 → 달러화 강세 등의 선순환이 발생하였다. 2001년 IT버블 붕괴 이후 부시 행정부는 세 차례에 걸쳐 1,600억 달러 규모의 감세정책을 추진한 결과 가계이 가처분 소득이 증가하였다. 당시 저금리 기조와 감세정책이 주택경기 활성화를 견인하였다. 특히 이자율에 민감한 주택 및 자동차 등 내구재 소비가 꾸준히 증가하였고, 2001년 기존 주택가격의 증가율은 평균 6.13%에 달했다. 이로 인해 차입에 의존하는 과잉소비로 가계의 재무 상태는 악화되었다.

과열 진정을 위해 2004년 이후, 17개월 연속 기준금리를 상승시켰고, 2007년 서브프라임 모기지 비중이 전체 채무 대비 21%에 달한 것을 정점으로 2007년 4월, 미국 2위 서브프라임 모기지 대출회사 '뉴센추리 파이낸셜'의 파산신청을 시발점으로 서브프라임 사태가 일어났다. 이후 금리를 차례로 인하하였고, 이는 달러화 약세로 이어졌으며 당시 국제유가 및 원자재가격상승과 맞물려 물가상승, 가계소비 위축까지 이어졌다. 미국은 GDP대비 내수의 비중이 높은 국가이기 때문에 가계소비 위축은 미국 경제에 심각한 영향을 주었다.

이후, 2008년 9월 15일, 리먼브라더스 파산신청, 9월 16일, 미국 정부의 AIG구제금융 제공 결정이 이어지고, 미국정부는 금융시장 안정을 위해 유동성 공급창구를 신설 및 확대하고 부실 금

용기관에 대해 지원하였다. 그러나 2007년 미국 주택담보대출에
서의 문제점은 해운시황의 국지적 예외변수로서 심각하게 받아
들여지지 않았다. 주요 원자재 및 철강제품의 물동량은 지속적
인 증가세를 이어 갔으며, 이는 2008년 5월, 역사적 초호황으로
까지 이어졌다. 그러나 2008년 9월, 리먼브라더스의 파산신청은
일시에 세계금융권의 신뢰성에 의문을 제기하는 사건으로 비화
되고, 금융시장의 정보비대칭성 문제로 인해 세계금융권은 일시
적 마비 · 공황상태로 돌입하게 되었다. 이에 따라 무역금융 또
한 큰 타격을 보면서 해상물동량이 급감하게 되었다.

3.3.2.2 글로벌 금융위기의 영향

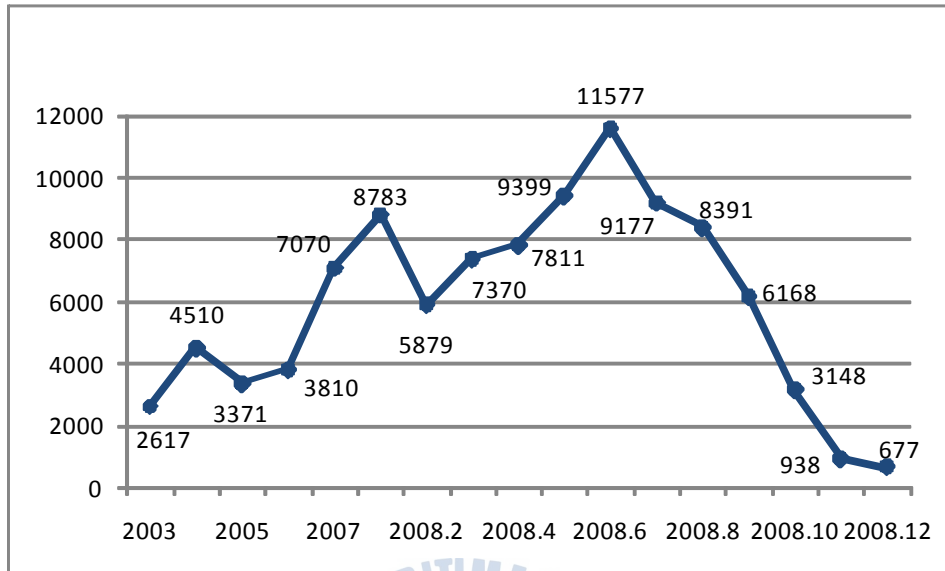
3.3.2.2.1 물동량 감소

세계 해운경기의 호황으로 꾸준히 증가하던 해상물동량이 2008
년 81억3900만톤에 이르렀으나 금융위기의 영향으로 실물경제가
위축되어 2009년에는 77억 5200만톤으로 약 9.5%감소하였다.

3.3.2.2.2 운임하락

벌크선 운임수준을 나타내는 발틱운임지수(BDI)는 2007년 10
월10일, 최초로 1만 포인트를 돌파했으나, 이후 시황이 하락하여
2008년 1월말 5,615 포인트까지 떨어진 뒤 다시 상승하여 5월15
일에 1만1,000 포인트 돌파한데 이어 5월20일에는 1만1,793 포인
트로 사상 최고치를 기록했다.

하지만, 6월 중순에 1만 포인트 이하로 떨어지면서 급격히 하락,
9월10일에는 5,000 포인트 이하로 하락했다.



자료: 한국선주협회 해운연보 2003-2010

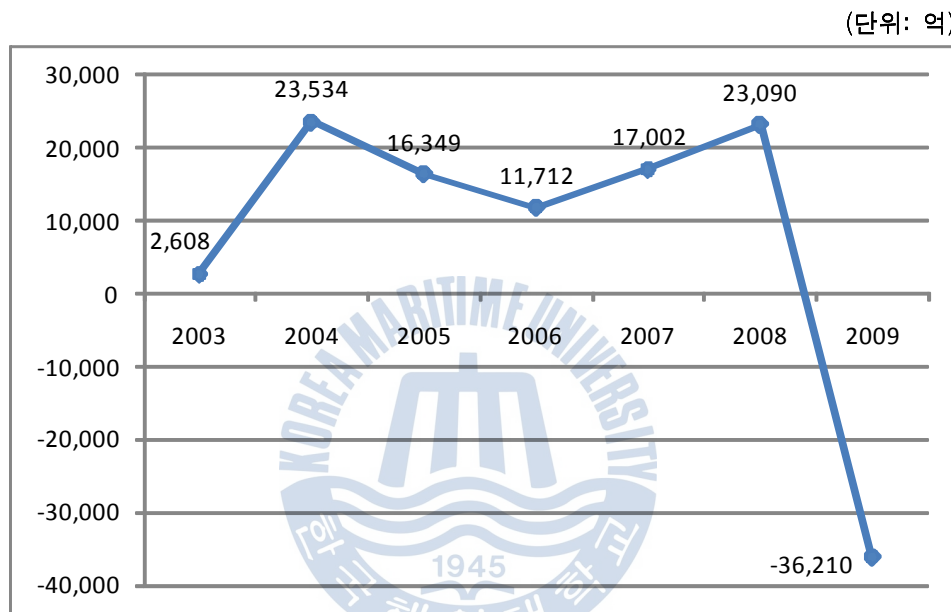
<그림3-9> BDI운임지수 변동 추이

그러나 미국 발 금융대란이 시작된 9월 중순 이후 글로벌 금융위기의 여파로 해운수요가 격감함에 따라 BDI가 급속도로 하락하여 10월말에는 1,000 포인트 이하로 떨어졌으며, 12월5일, 663 포인트로 사상 최저점으로 추락했다. 이에 따라 벌크선 주력선사들이 채산성 악화로 파산위기에 몰렸으며, 전 세계 금융권의 신용경색으로 동맥경화가 심화되면서 신조선 건조계약 취소가 잇따르는 등 해운 및 조선 산업 전반에 상당한 혼란이 일고 있다.

3.3.2.2.3 해운기업의 연쇄 도산

2008년 금융위기의 여파로 일부 세계적인 선사들이 디폴트(default)를 선언하고 사라져 갔고 국내 선사들도 해운시황의 침체와 금융경색으로 삼선로직스의 기업회생신청을 시작으로 중견

선사 4개사가 기업회생절차를 신청했고 해운업계는 2007년에 1조 7002억원의 이익 달성에 이어 2008년에는 2조 3090억원의 이익을 실현했지만, 금융위기의 영향으로 2009년에는 무려 3조 6210억원 이라는 손실을 냈다.



<그림 3-10> 해운기업의 연도별 당기순이익 변동 추이

또한 위기를 극복하지 못한 일부 중소선사들은 자진폐업하거나 등록취소가 되고 있다. 2009년에 자진 폐업한 선사는 인트란스해운, 대한쉬핑, 키스코해운, 대원마리타임, 시노파이스트해운, 한국아사히탱커, 조엔쉽핑, 미포쉬핑, 파크로드, 현진케이에스, 비에프쉽핑, 블루스타해운, 가림해운, 한창해운, 하이앤로직스, 제이에스엠, 대우지티엘 등 17개사이고, 정부가 등록을 취소한 선사는 글로벌로지스틱스, 디엠씨마리타임, 에스원마리타임, 오람탱커, 윤성마린, 일진마린테크, 단성해운 등 7개 사이다. 2009년에 이어

2010년에도 6개의 선사가 폐업하거나 등록취소가 되었다. 이로써 금융위기의 영향으로 해운업계에서 30개의 외항해운선사들이 사라지게 되었다. 한편, 현재의 위기 상황에 신규로 등록한 선사는 2009년에 33개사에 이어 210년에는 2개사가 더 늘어나 모두 35개사로 국토해양부에 등록한 외항해운선사는 183개사 이다.²²⁾

3.3.3 글로벌 금융위기에 대한 정부의 대응

우리 정부는 과거 1997년 외환위기 시에 국적선사가 유동성 문제를 해결하기 위해 선박을 저가에 해외에 매각한 과오를 방지하고, 국적선대의 유지 및 해운기업의 경쟁력을 강화하기 위해 정부는 4월23일, 11월9일 두 차례에 걸쳐 ‘해운산업 구조조정 및 경쟁력 강화방안’을 발표했다.

그 결과 4조원 규모의 선박펀드를 조성, 유동성 위기에 직면한 해운선사의 선박 100여척을 시가로 사들이는 동시에, 건조중인 선박에 대해서도 총 4조7,000억원 가량의 금융지원을 약속했다. 이와 함께 정부는 선박투자회사법을 개정해 대선 의무, 현물출자, 주식추가발행, 차입제한 등 각종 제약사항을 오는 2015년 말까지 한시적으로 완화시키는 방안과 선박운용회사에 대한 지분출자제한 30% 폐지, 불법 용대선 행위 조사 등을 추진하였다 두 차례에 걸친 정부 정책에 따른 각 실행방안별 진행상황을 정리하면 <표3-13>, <표3-14>와 같다.

22) 이인애, “금융위기로 ‘생멸한’ 외항해운선사들”, 해양한국 2010. 3월호 pp18-19.

<표 3-12> 해운산업 경쟁력 강화방안(2009.4.23)

	실행방안	진행상황
1. 해운업 구조조정 추진	<ul style="list-style-type: none"> ○주채권은행 주도로 신용위험 평가 실시 ○평가결과에 따라 자구계획, 지원 추진 	<ul style="list-style-type: none"> ○09년 4월말, 38개 중·대형업체 평가- 구체적 지원조치 없음 ○09년 6월말, 신용공여액 50~500억원의 중소형업체 평가 완료
2. 선박매입 프로그램 도입	<ul style="list-style-type: none"> ○구조조정기금(1조원 내외)으로 선박 펀드를 조성하여 운항중인 선박 매입 	<ul style="list-style-type: none"> ○2개사, 18척 매입, 약 2,400억원 투입
3. 선박투자 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ○선박펀드 설립요건 완화 <ul style="list-style-type: none"> - 3년 이상 존치, 2년 이상 용선 규제 제거 - 현물출자, 증자, 차입 제한 면제 ○은행·보험사의 선박펀드 출자제한(15%) 면제 	<ul style="list-style-type: none"> ○선박투자회사법 개정(09.5.22시행) <ul style="list-style-type: none"> - '15년 말까지 한시 적용 ○금융위 승인을 득한 경우 15%이상 출자 가능
4. 다단계 용대선 관행 단절	<ul style="list-style-type: none"> ○'05년 이후 무등록업체의 용대선 행위 실태조사, 위법 조치 ○톤세 적용요건 상 용선비율 강화 	<ul style="list-style-type: none"> ○해운정책과·선협 합동조사반 운영, 실태조사(09년4월) <ul style="list-style-type: none"> - 15개사 서울중앙지검 고발(09.6.8) - 13개사에 각 1천만원 벌금부과 ○조세특례제한법 시행령 개정 <ul style="list-style-type: none"> 2년 미만 외국적용선 ≤5 ⇒용선 ≤5 사선+2년이상국적선용선
5. 선박전문 투자기관 육성	<ul style="list-style-type: none"> ○선박운용회사에 대한 출자제한(30%) 폐지로 대형화·전문화 유도 	<ul style="list-style-type: none"> ○선박투자회사법 시행령 개정(09.7.1)
6. 해운세제 안정화	<ul style="list-style-type: none"> ○톤세제 일몰연장 ○국제선박 및 제주특구 해운세제 일몰연장 <ul style="list-style-type: none"> - 취득세, 재산세, 지방교육세 등 각종 지방세 면제 	<ul style="list-style-type: none"> ○일몰연장 : '09년말 → '14년 말 ○'09, '10년 2년간 법인세 선택 허용 ○2012년 말까지 감면기한 연장
7. 국적화물 수송기반 구축	<ul style="list-style-type: none"> ○대량화물 수송 확보를 위한 선화주 협의체 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> ○해운·조선·화주 협의회 운영 중 <ul style="list-style-type: none"> - 대량화물 선·화주 협력방안 연구 추진(KMII)
8. 외 화 물 운 송 업 등록기준 강화	<ul style="list-style-type: none"> ○영업력이 미비한 중소기업체 난립 방지 	<ul style="list-style-type: none"> ○총톤수 1만톤, 자본금 10억원으로 상향 <ul style="list-style-type: none"> - 시행 : 2010. 1. 1
9. 해운시황 분석능 력 강화	<ul style="list-style-type: none"> ○KMI, 선주협회에 해운시황분석팀 신설 ○해운통계시스템 구축 	<ul style="list-style-type: none"> ○조직개편 (기획조사팀 신설) ○KMI, KL-Net과 협의 중

자료: 한국선주협회 해운연보 2010 재인용

<표 3-13> 해운산업 동향 및 대응방안(2009.11.9)

	실행방안	진행상황
1. 상시 구조조정 추진	<ul style="list-style-type: none"> ○유동성이 우려되는 일부 대형업체는 재무구조개선약정 등을 통해 자율적 구조조정과 자금확보 유도 - 자구계획 수립·이행 포함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「주채무계열 재무구조 개선운영 준칙」 개정 (금감원,은행연)
2. 구조조정 선박펀드 운영개선	<ul style="list-style-type: none"> ○구조조정 기금을 최대 60%까지 확대 - 채권금융기관들의 펀드참여 유도 ○선박펀드 매입대상(운항 중 선박)을 건조 중 선박까지 확대 	<ul style="list-style-type: none"> ○3개사 5척 매입, 기금 약1,000억원 투입
3. 금융기관의 선박금융 활성화 외항선사에 대한 수보의 대출보증 지원 추진	<ul style="list-style-type: none"> ○수은의 신조선 선박금융 지속 공급 - 금융 미확보선 포함 ○국적 외항선사에 대한 수보의 대출보증 지원 추진 - 해외 현지법인(SPC 포함) 보증지원 ○선사가 하락할 경우 LTV 요건 완화(수은) 및 수출보험공사의 보험적용 확대 	<ul style="list-style-type: none"> ○수은, LTV 적용 1년간 유예조치 후 시행 - 2010. 6월부터 1년간 유예 ○신조발주 시 건조자금 대출보증방안 마련 중 - 7월초 지경부 승인, 시행 추진 중

자료: 한국선주협회 해운연보 2010 재인용

3.3.4 글로벌 금융위기에 대한 H선사의 대응 사례

3.3.4.1 지주회사 체제로의 전환

2008년 9월, 발생한 글로벌 금융위기의 여파로 세계해운시장은 새로운 구조조정 단계에 접어들었다. H선사는 이러한 환경변화에 대응하여 지속가능한 경영체제를 구축하기 위하여 2009년 12월 1일부로 회사를 지주회사와 사업회사로 분할한 지주회사 체제로 전환하였다. 이러한 지주회사체제로의 전환은 기업지배부분과 사업부분을 분리함으로써, 경영투명성 및 리스크관리 능력을 제고하고 효율적 경영자원 배분을 통해 핵심 사업에 집중하는 책임경영체제를 실현하여 경영효율성이 제고되는 효과를 도모한다는 취지에서 추진되었다.

3.3.4.2 ‘현재의 위기를 극복하여 2013년까지 1st class global SCM service provider가 된다’는 턴어라운드 비전 제시

2004년 수립한 중장기 경영전략과 2007년 선포한 ‘비전 2017’을 바탕으로 미래 지속 가능한 성장기반 구축의 초석을 쌓아가던 H선사는 경기침체 및 공급 과잉 상황을 맞아 2009년 상반기에 대규모 영업적자를 기록하여 당면 위기상황의 극복이라는 새로운 과제를 안게 되었다. H선사는 이러한 상황을 타개하기 위해 사업실적 호전에 최우선을 두고 수익을 중심으로 한 질적 회복에 초점을 둔 턴어라운드 플랜을 수립하고 5대 전략을 제시하였다. 1) 수익성강화 2) 조직 · 인력 체질개선 3) 위기대응형 문화구축 4) 재무구조 정상화 5) 사업포트폴리오 최적화, 그리고

성공적인 턴어라운드와 새로운 성장 기반 확보라는 목표를 제시하였다.

3.3.4.3 선대 대형화와 항로 효율화 모색

2003년 1월 1일부터 H선사는 기존항로를 일부 유지하면서 CKYH얼라이언스(COSCON, K-Line, YangMin Line, HanJin Shipping)와 공동운항을 개시하였다. 공동운항에 나선 2003년 한 해 동안 서비스 항로, 기항지, 주요 포트별 기항 빈도가 크게 증가하였을 뿐 아니라 운송기간(Transit Time)을 단축하여 고객 서비스를 대폭 강화 할 수 있었다.

그러나 2008년 하반기부터 시작된 유럽항로의 극심한 부진으로 H선사는 전체 항로에 대한 합리화 작업을 급속하게 진행하면서 초과 공급된 선박을 과감히 축소시켰다. 또한 공동협력을 통한 경쟁력 확보를 우선으로 채택하여 즉시 도입하는 프로그램을 개시하였다. H선사는 단독운항 중이던 아시아-유럽 노선인 AEX(Asia Europe Express)항로를 COSCON과 공동 운항 체제로 변경 하는 등 시황에 따라 항로를 탄력적으로 운영하였다.

2009년 2월에는 양민라인, CSCI, K-Line 공동 운항 형태로 극동-홍해 구간의 신규서비스인 RES(Red Sea Service)를 개설하여 중동 전 지역에서 서비스를 운영하고, 2009년 4월에는 COSCON이 운영하는 아시아 서지중해 노선인 MCX(Mediterranean China Express)에 선박 임차로 참여하여 그리스 및 이스라엘 지역의 서비스를 지속적으로 유지하였다.

3.3.4.4 신정보시스템(NIS) 2010 추진

2008년 6월부터 PI추진과정에서 다루어진 영역을 제외한 기존 시스템의 화물예약, 장비관리, 선박운영관리 등 Front Office 모듈을 대상으로 전 세계 각 지역의 업무 특성을 반영하고 다양한 물류지원 기능을 탑재한 유연하고 관리효율성이 높은 시스템으로서의 업그레이드를 목표로 'NIS2010프로젝트'를 추진하였다. 이에 따라 동 프로젝트가 완료되는 2010년에는 물류 및 장비운소, 기타 유관업무영역과의 통합연계가 강화되고, 동시에 외부고객, 파트너와의 업무 프로세스 및 데이터 연계 체제가 확대됨으로써 대 고객 정보 통합 제공능력이 향상된다. 아울러 프로세스 간소화 자동화로 업무 효율성 및 생산성이 향상되며 웹 업무 처리 및 썬 클라이언트(Thin Client)²³⁾체제 구현을 통해 IT 환경에 대한 유연성이 증대될 것을 기대하였다.

23) 기업의 정보 시스템에 있어 사원이 사용하는 컴퓨터(클라이언트)에 최소한의 기능만을 부여하여 서버 측에서 어플리케이션소프트나 파일 등의 자원을 관리하는 시스템의 총칭.

3.4 우리나라 해운위기의 원인과 대응

우리나라의 해운업계는 1945년의 해방과 6.25전쟁 이후 경제 성장과 더불어 순탄한 성장을 지속해왔다. 그러나 1973년 제1차 석유파동과 1979년의 2차 석유파동의 영향으로 세계경기는 침체에 빠져 들게 되었고, 세계해운업계도 극심한 장기해운불황으로 돌입하게 되었다. 우리나라의 많은 해운기업들은 자력회생 불능 상태에 직면하게 되었고, 해운산업 전체가 도산할 위기에 처하게 되었다.

이에 정부는 1983년 해운산업합리화 조치를 단행하여 해운위기를 극복하고자 하였고 해운업계도 국적선사 간 공동운항과 리파이낸싱을 통한 재무구조 개선 등의 노력으로 해운위기를 타개하고자 하였다. 이후 1990년대 들어서 해운기업들이 선대 확충을 통해 정기선 항로를 지속적으로 확대 해나가는 한편, 한국 상선대의 국제경쟁력 강화를 위한 선진 해운제도를 잇따라 도입하면서 해운산업은 고도 성장기로 접어들었다. 그러나 1997년 외환위기의 발생으로 해운산업은 또다시 심각한 해운위기에 직면하게 되었다.

아시아 항로 합리화와 글로벌 서비스강화 및 업무효율성 제고를 통한 위기 극복을 위해 자구 노력을 기울였던 해운기업들은 정부의 IMF 지원 금융 신청과 IMF 기업구조조정 정책의 일환인 “부채비율 200%” 비율을 맞추라는 정부의 요구에 선박매각이라는 고육지책을 단행함으로 위기를 극복하였다. 이후 2004년 세계 경기의 호황에 힘입어 가파른 성장세를 이어오던 해운업계는 2008년 9월 글로벌 금융위기로 인하여 해운업계가 연쇄 도산

하는 사상 최대의 해운위기에 봉착하였다.

정부는 「해운산업 구조조정과 경쟁력강화 방안」 과 「해운산업 동향 및 대응방안」 의 정책 발표를 통하여 해운기업을 지원하였고, 해운기업들은 선속감소, 장기계선, 서비스축소 및 운항비절감과 업무 효율성의 제고 등을 통하여 위기를 극복하고자 하였다. 우리나라의 해운위기의 원인과 대응에 대하여 간략하게 정리하면 <표3-15>와 같다.

<표 3-14> 우리나라 해운위기의 원인과 대응

시기	원인	영향	정부의 대책	기업의 대응
1980년대	1, 2차 석유파동에 따른 세계 경기 침체	물동량 감소와 운임하락에 따른 해운기업 재무구조악화	해운산업합리화 정책	1. 재구조 개선-리파이낸싱(선박 매각 후 재융선)시도, 자본증가 2. 국적선사 간 공동운항
1990년대	1997년 외환위기 발생	1.아시아역내 물동량감소와 운임하락 2.환율상승으로 인한 원화 환산손실액 급증으로 재구조 악화	IMF 구제금융 신청	1. 재무구조개선노력: 유상증자와 선박매각 2. 항로합리화와 글로벌 서비스강화 3. IT를 통한 업무효율성 제고와 지식경영 도입 4. 리스크 관리강화
2000년대	2008년 글로벌 금융위기 발생	실물경제위축에 따른 물동량 감소와 운임하락으로 인한 유동성 문제 발생으로 해운기업의 연쇄도산 위기	「해운산업구조조정과 경쟁력 강화방안」 발표와 「해운산업 동향 및 대응방안」 발표	1. 지주회사 체제로의 전환 2. 턴어라운드 비전 제시 3. 선대 대형화와 항로 효율화 모색 4. 신정보시스템(NIS) 2010추진

제 4 장 해운위기에 대응하기 위한 방안

4.1 해운위기 발생 전 대비 방안

4.1.1 해운경기예측력 제고

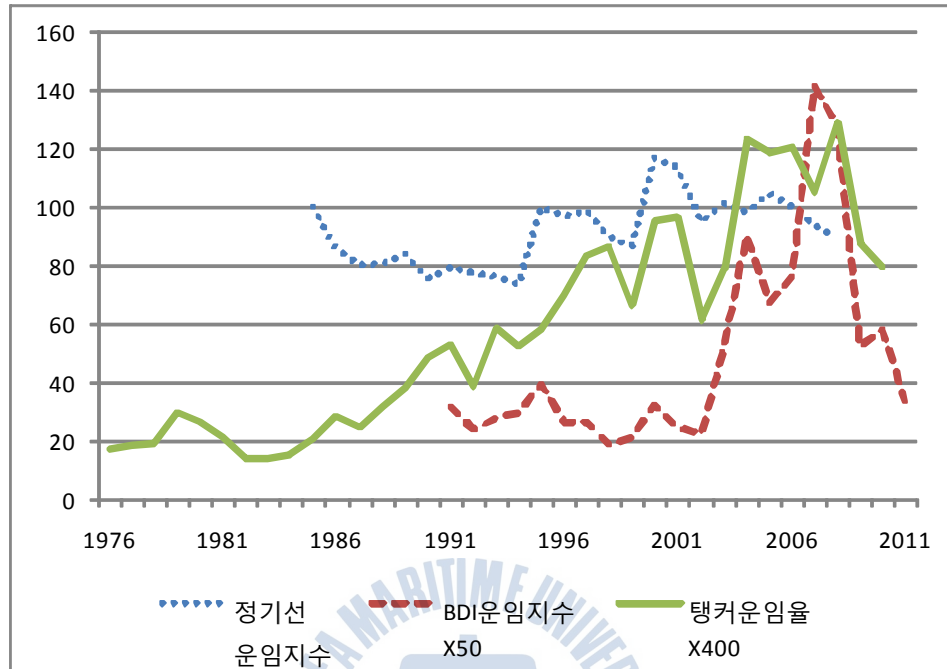
해운서비스의 수요는 세계경제의 교역상황에 따른 파생적 수요로서 운임 탄력성이 비탄력적이기 때문에 세계경제의 호·불황에 의해 많은 영향을 받고, 세계 경제의 경기 변동과 해상물동량의 변동에 따라 해운주기가 형성된다.

해운주기는 쇠퇴기(trough), 회복기(recovery), 호황기(peak), 불황기(collapse) 4가지 단계로 구성된다. 세계 해운시장의 주기를 보면 1869년부터 시작하여 현재까지 약 14번의 해운주기가 형성되었고 해운주기의 기간은 짧게는 5년, 길게는 26.2년으로 해운주기는 가변성을 가진다. Martin Stopford의 연구에 따르면 해운주기의 평균 기간은 1873-1936 년 사이의 해운주기의 평균 기간은 9.2년, 1947-1989년 사이의 해운주기의 평균 기간은 7.2년 이었다.²⁴⁾

반면, 우리나라의 해운주기는 약 60년²⁵⁾ 동안 3번의 해운주기가 발생하였고, 해운주기의 간격은 불황기(collapse)를 기점으로 두면 약 14년을 해운주기의 평균으로 볼 수 있다.

24) Martin Stopford, "Maritime Economics" Second edition. pp.47.

25) 1950년 국영기업인 대한해운공사를 출범을 한국의 해운산업 출발로 본다



자료: 한국선주협회 해운연보 참고로 연구자 재작성

<그림 3-11> 우리나라 해운주기

이제까지 이용한 해운시황 전망 및 분석모형을 구축할 때 일반적으로 외국 주요 전망기관의 세계 GDP 성장률 장기전망에 근거한 회귀분석모형(regression model)을 사용하거나 운임지수를 이용한 시계열분석모형(time series model)을 주로 활용하였다.

이와 같은 기존 전망 및 분석모형은 다음과 같은 문제점이 초래될 수 있다.

첫째, 시장구조에 대한 모형 없이 주요 변수간의 관계에 대한 모형이기 때문에 모형에 포함되지 않은 원인에 의한 변동의 영향을 분석할 수 없다. 많은 운임시황의 변동은 이와 같이 분석에 포함되지 않은 변수에 기인하는 것으로 판단된다.

둘째, 전망기관에서 추정된 주요 독립변수의 전망치에 문제가 있을 때는 이를 활용한 해운시황의 전망오류는 더욱 커지게 된다.

셋째, 모형에 대한 개선이 용이하지 않으며, 가능하다고 해도 그 효과가 그리 크지 않다.

<그림3-13>의 BDI 지수의 변화를 보면 2007년 이전의 시황 급등 현상은 ‘물동량 증가 → 선박량 수요 증가 → 해상운임 급등 → 물동량증가’와 ‘투기적수요 증가 → 해상운임급등 → 투기적수요 증가’라는 순환과정을 거치는 것으로 분석할 수 있다.

또한 2008년 중반이후 해운시황 급락은 ‘미국 금융위기 → 자본수요 급증 → 전 세계적 자본 역이동 → 주요국 상품수요 급락 → 주요국 수출량 감소 → 해상운송수요 급감 → 해상운임급락 → 선박계선/해체증가 → 선박신조감소 → 자본수요감소’ 등의 순환과정을 거치는 것으로 분석할 수 있다.

순환과정으로 파악된 해운시장의 구조분석 모형을 구축하고 있었다면 우리는 문제가 발생했을 때 그 영향의 방향과 정도를 어느 정도 예측할 수 있고 대응책을 마련하는데 많은 시간을 벌 수도 있다. 회귀분석모형과 운임지수를 이용한 시계열분석모형 외에 새로운 분석모델 개발이 필요하다.

이에 정부의 정책분석, 기업의 사업 분석 등 다양한 분야에서 활용되고 있는 시스템다이내믹스기법의 분석 모델을 해운시황 분석에도 적용할 수 있도록 시스템 다이내믹스 분석 기법²⁶⁾을

26) 시스템 다이내믹스 분석 기법은 1960년대 초 미국 MIT대학의 J. W. Forrester 교수에 의해서 개발되었으며, 비선형적인 순환 고리를 갖는 복잡한 시스템의 동적인 변화를 정량적으로 표현할 수 있는 방법론이다. 또한 시스템 다이내믹스 방법론은 수요에 영향을 미치는 변수들의 인과관계를 모델링하여 시간의 흐름에 따라 피드백과정을 고려하여 수요를 예측하는 방법이다

소개 한개한다. 해운시황분석의 측면에서 시스템다이내믹스기법의 유용성은 첫째, 시스템 다이내믹스 기법은 시스템내의 인과관계에 초점을 맞추므로써 전체적인 시스템 내의 구성요소들 간의 상호인과관계를 한눈에 파악할 수 있다는 것이다. 즉, 해운 및 관련 시장을 하나로 모형화 할 수 있다. 시스템다이내믹스기법은 간단한 모델에서도 외생변수를 제외하고 네트워크로 연결된 내생변수들의 시간에 따른 움직임을 쉽게 표나 그림으로 확인할 수 있어 민감도 분석이 매우 용이하다. 예를 들어 시스템다이내믹스기법의 모형은 시간변화에 따른 정기선 운임률의 전망을 통해 시장을 분석이나 그 외에 선박해체율, 계선율, 신조율 등의 움직임을 동시에 손쉽게 확인할 수 있다.

둘째, 구성변수들에 대하여 시간의 변화에 따른 영향을 이해할 수 있기 때문에 정태적인 분석한계를 극복하고, 동태적인 영향을 파악하는데 효과적이다.

셋째, 시스템 다이내믹스 기법은 구성변수들을 정량적으로 표현하기 때문에 과학적 접근과 관리가 용이하다.

넷째, 시스템 다이내믹스 기법은 시스템을 구성하는 복잡한 변수들 간의 비선형을 분석하는데 유용하기 때문에 단선적 사고의 오류를 피할 수 있다.

해운주기의 예측력을 제고하기 위해서는 시스템다이내믹스기법과 같은 e-해운시장 분석도구가 필요하며 아울러 해운경기 예측 전문 인력 양성도 필요하다. 해운산업 각 분야에서 경기예측 전문 인력이 양성되고, 시황분석능력이 강화 된다면 우리나라 해운산업에 또 다시 도래하게 될 수 있는 해운위기에 대비하는데 큰 도움이 될 수 있을 것이다.

4.1.2 위기의 종합측정 지표 개발의 필요

해운산업에서 선복량이 해상물동량 보다 증가하면 운임이 낮아져서 해운불황에 직면한다는 논리적 근거는 제시할 수 있다. 그러나 불행하게도 이러한 논리와 해운주기에 관련한 이론들이 위기발생의 정확한 시점과 위기의 지속기간에 관해서는 아무것도 알려주지 못한다. 그러므로 해운산업에서도 위기의 종합 측정 지표 개발이 필요하다.

케네스 로고프는 180년의 기간 동안 전 세계 국가 중에서 은행위기 및 외채위기를 맞은 66개국의 위기 사례를 검토하여 ‘BCDI종합지수’라는 위기의 종합지수를 개발하였다. BCDI는 은행(Banking), 통화(Currency), 부채(Debt), 그리고 인플레이션(Inflation) 위기의 첫 글자를 딴 것이다.²⁷⁾

이처럼 해운산업에서도 해운산업이 경기변동에 민감하게 영향을 받는 세계 경제성장률, 세계해상물동량, 세계선복량, 신조선·중고선 가격변동, 선박의 계선·해체 현황 및 정기선·부정기선 운임지수, 등의 변수를 위기 측정 지수를 개발한다면 위기의 신호를 미리 파악하여 위기에 대비할 수 있을 것이다.

27) 케네스 로고프·카르멘 라인하트, “이번엔 다르다”, 최재형 역, 다른세상, 2010.

4.2 해운위기 발생 후 대처 방안

4.2.1 합리적인 선박확보 방안 마련

해운산업은 산업의 특성상 주요 영업용 고정자산이 선박이며 경기변동에 민감한 사업이다. 선박확보 방안에 대한 선행연구를 먼저 살펴보았다.

김영재(2008)는 우리나라 선박금융의 발전과정과 현황을 제시하고 선박금융활성화 및 리스크 관리방안에 대하여 한국의 선박금융 활성화하여 금융의 양적 및 질적 성장을 도모하고 이에 따른 리스크 관리기법도 향상 시킬 것을 제안하였다.²⁸⁾

김재관(2008)은 정기선사의 선박확보유형 의사결정에 관하여 경제성, 효율성, 안정성 및 유동성이 선박확보유형 즉 사선, 기간용선, 나용선의 결정에 어떠한 변수로 작용하는지 실증 분석하였다.²⁹⁾

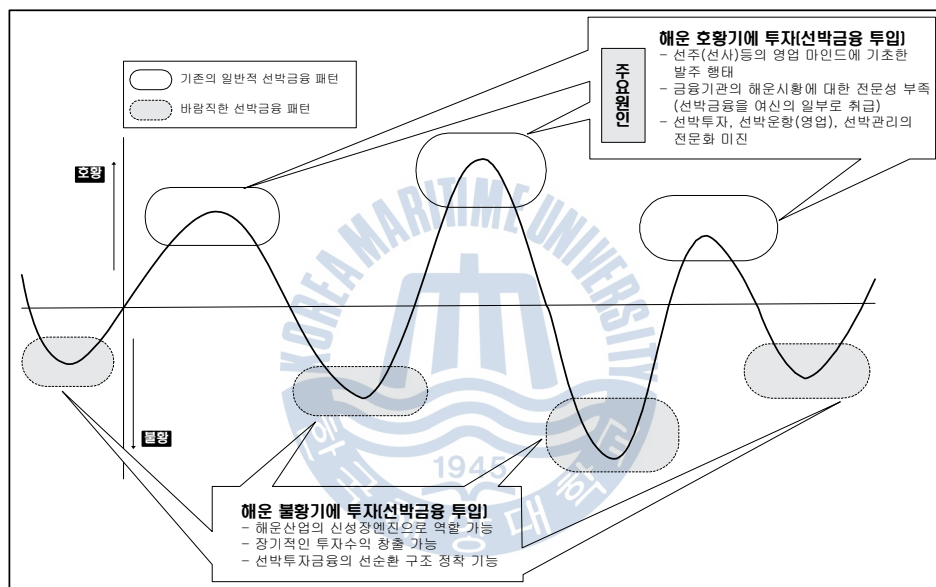
선박의 확보는 신조선이거나 중고선이거나 또는 용선이거나 모두 화물수송을 목적으로 하는 행위이다. 우리나라처럼 해운산업이 운임수입에 한정된 비즈니스 모델이 주인 경우에는 선박확보에 영업목적이외의 다른 목적이 크게 반영될 수 없다. 그렇기 때문에 선박확보의 투자 리스크를 간과하기 쉽다. 특히 운임이 가파르게 상승하는 호황기에는 운항수입 목적의 선박확보의 유혹을 뿌리치기 어렵다.

해운산업에서 운임은 수요 변동에 대한 탄력성이 매우 크고

28) 김영재, “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, 2008.

29) 김재관, “정기선사의 선박확보유형 의사결정에 관한 연구”, 한국해양대학교 해운산업대학원 항만물류학과 석사학위논문, 2008.

선복량이 5% 과잉 시 운임은 20%이상 하락하는 것은 일반적이며, 수요가 10%하락하면 운임은 변동비 수준으로 대폭 하락하게 된다. 따라서 선복과잉율이 10%이상이면 운임수준은 이미 정상 운임을 크게 밑돌게 되며 선복량 과잉 현상이 장기화 되면 해운업체들의 채산성 악화로 이어져 운임덤핑 등 악순환이 지속되게 된다. 따라서 적정 선복량 관리가 필요하다.



자료: 임종관외4명, “우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구”, 재인용

<그림 3-12> 선박금융의 2가지 패턴

<그림 3-12>를 보면 선박금융에는 2가지 패턴이 있는데, 우리나라 해운업계는 해운시황이 좋아 현금흐름이 양호하고, 화물 집하에 어려움이 없는 상황에서 선박에 대한 필요성을 절감하고 확보된 이익을 바탕으로 선박투자를 확대하는 소위 ‘해운경기 순행적 투자행태’를 보여 왔다. 선박의 고선가 시기에 선박투자가 이루어지기 때문에 향후 지속적인 해운원가 상승압력으로 경쟁

력 약화의 원인이 된다. 더욱이 호황 뒤의 불황이 깊고 오래 갈수록 이러한 ‘해운경기 순행적 투자행태’는 해운기업의 유동성 악화로 귀결된다. 왜냐하면, 선박은 고가의 자산으로서 통상적으로 금융권의 자금 차입 비중이 70~80%이며, 이에 따라 이자 및 원금 상환이 지속적으로 현금흐름의 부담으로 작용하기 때문이다.

우리나라 해운이 또다시 심각한 위기에 빠지지 않으려면 합리적인 선박확보 방안을 마련하고 투자 능력을 강화해야 한다. 선박확보의 영업측면뿐만 아니라 투자특면도 함께 고려해야 한다.³⁰⁾

선박확보의 투자수익·투자리스크를 충분히 고려한 합리적인 선박확보 방안을 위해서는 선박금융의 전문화 및 활성화가 필요하다.

4.2.2 해운기업의 리스크관리 체계 구축과 스트레스 테스트

해운산업은 수급의 동태적 특징으로 호·불황이 반복적으로 일어나는 특징이 있다. 따라서 호황기에 불황을 대비하는 자세가 요구된다. H선사의 경우 1997년 외환위기를 겪은 후 리스크 관리를 경영차원의 과제로 간주하고 체계적인 관리체제를 구축해 나갔다. 회사의 노출리스크에 대한 계량화 작업을 진행하고, 리스크 관리 절차 수립한 후에는 급변하는 벌크선 시황으로 인한 리스크를 회피하기 위해 운임선도거래(FFA)를 추진하여 리스크

30) 임종관·김우호·고병욱·최영석, “우리나라 해운산업의 불황 극복 및 위기반복 예방책 연구”, pp68-70, 88-89, 한국해양수산개발원, 2009.

관리 체제를 전문화 했다. 이후 더 나아가 리스크 관리지표 (VaR/EBITDA)시스템을 도입해 리스크 관리체계를 한 단계 발전시켰다. H 선사의 경우처럼 다른 해운기업에도 리스크 관리 체계의 구축이 필요하다.

해운 불황에 대비한 해운기업의 전략적 경영행위 중 또 다른 하나는 스트레스 테스트(stress test)³¹⁾이다. 현재 스트레스 테스트는 개별 금융기관의 미시적 스트레스 테스트와 국가단위의 거시적 스트레스 테스트가 활성화 되고 있다. 우리나라 해운산업 또한 스트레스 테스트와 같은 위기 대응전략을 수행할 필요가 있다. 개별 해운기업은 자사에 적합한 주기를 설정하고 스트레스 테스트를 시행하는 것이 바람직하다. 해운산업전체 차원에서 이루어지는 스트레스 테스트와 개별 기업의 스트레스 테스트 결과를 상호보완적으로 사용하면 우리나라 해운산업 및 해운기업의 위험 대응 능력이 향상될 것으로 기대된다.³²⁾

31) 금융 분야에서는 '금융시스템 스트레스 테스트'의 줄임말로 사용된다. 예외적이지만 일어날 가능성이 있는 시나리오를 가정하여 금융시스템이 받게 되는 잠재적 손실을 측정하고 재무 건전성을 평가하는 것이다. 1990년대에 대형 투자은행들이 경제상황이 극도로 악화될 경우에 직면하게 될 영업중단의 위험을 측정하기 위하여 활용한 것이 시초라고 알려져 있으며, 한국 금융권에는 2005년부터 본격적으로 도입되었다. 분석기법으로는 포트폴리오의 가치변화를 평가하는 '시나리오 분석'과 금리나 환율등 하나의 리스크 요인을 일정한 수준으로 변화시켜 포트폴리오의 가치변화를 평가하는 '민감도 테스트' 등이 있다.

32) 임종관 외 3인, "우리나라 해운산업의 불황극복 및 위기반복 예방책 연구", 한국해양수산개발원, 2009, pp79.

4.3 정부의 장기적이고 일관적인 해운정책 수립

1980년대의 해운위기 상황에 대하여 정부는 규모의 경제를 내세워 선사 대형화 정책을 시행하였다. 해운산업합리화 계획은 국적선사간의 과당경쟁 방지와 국제경쟁력 제고를 합리화의 목표로 하여 시행되었지만, 3년이라는 오랜 시일이 소요됐고 손실도 확대됐다. 또한 강제 통폐합으로 부실기업의 책임부담이 약화된 반면에 통폐합 회사에겐 부담이 되었다.

또한 1990년대의 외환시기 발생시 IMF로부터 구제 금융을 지원 받으면서 기업구조조정의 정책으로 “부채비율 200% 이내 조정”을 강행하였다. 이는 해운산업의 특성을 고려하지 하지 않은 정책이었다. 해운기업은 정부의 “부채비율 200% 이내 조정”의 지침의 강행에 순응하여 선박매각이라는 고육지책을 단행하였다. 이것은 한국등록선박의 국적이탈을 촉진하는 결과를 초래하였다. 반면 2008년의 금융위기에 대하여 우리 정부의 적절한 정책의 시행으로 해운기업들이 이번의 해운위기에 보다 빨리 정상으로 회복할 수 있었던 것을 볼 수 있다.

금융위기 극복 이후, 국토해양부는 우리 해운산업의 미래 예측에 바탕을 두고 새로운 비전과 발전목표, 그리고 이를 실현하기 위한 추진전략과 중점 추진과제를 담게 될 ‘해운산업 장기발전계획’을 수립하려고 한다.

해운산업 장기발전계획은 해운법 제37조의 규정에 따라 매5년마다 연동하여 수립하는 법정계획이다. 동 규정에 따라 해운산업 장기발전계획에는 첫째, 선박의 수요·공급에 관한 사항, 둘째, 선원의 수요·공급과 복지에 관한 사항, 셋째, 해운과 관련된 국제협력에 관한 사항, 그 밖에 해운산업의 건전한 발전을 위하

여 필요한 사항이 포함될 예정이다.

이처럼 해운산업 장기발전 계획은 해운산업 참여기업들에게 해운정책의 투명성과 예측가능성을 제공한다. 또한 해운산업의 육성·발전을 위한 국가의 정책적 지원 의지를 담고 있기도 하다.

정부의 일관적인 정책의 시행은 정책의 내용 못지않게 해운기업의 중요한 경영환경요인이 된다.



제 5 장 결 론

5.1 연구의 요약

본 논문은 우리나라 해운산업의 발전 과정 중에 약 14년 주기로 발생한 주요 해운위기 상황의 원인과 위기발생으로 인한 해운산업에의 영향을 물동량 감소와 운임의 하락으로 인한 기업의 재무구조악화의 측면에서 살펴보고, 해운위기에 대한 정부와 대응방안과 실제 기업의 대응사례의 분석을 통하여 앞으로 발생할 수 있는 해운위기에 대하여 대비하고자 하였다. 본 논문의 연구결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째로 우리나라 해운위기의 원인과 정부와 기업의 대응을 시기별로 살펴보았다. 우리나라의 해운업계는 1945년의 해방과 6.25전쟁 이후 경제성장과 더불어 순탄한 성장을 지속해왔다. 그러나 1973년 제1차 석유파동과 1979년의 2차 석유파동의 영향으로 세계경기는 침체에 빠져 들게 되었고, 세계해운업계도 극심한 장기해운불황으로 돌입하게 되었다. 우리나라의 많은 해운기업들은 자력회생 불능상태에 직면하게 되었고, 해운산업 전체가 도산할 위기에 처하게 되었다. 이에 정부는 1983년 해운산업합리화 조치를 단행하여 해운위기를 극복하고자 하였고 해운업계도 국적선사 간 공동운항과 리파이낸싱을 통한 재무구조 개선 등의 노력으로 해운위기를 타개하고자 하였다.

1990년대 들어서 해운기업들은 선대 확충을 통해 정기선 항로를 지속적으로 확대 해나가는 한편, 한국 상선대의 국제경쟁력 강화를 위한 선진 해운제도를 잇따라 도입하면서 해운산업은 고

도 성장기로 접어들었다. 그러나 1997년 외환위기의 발생으로 해운산업은 또다시 심각한 해운위기에 직면하게 되었다. 이에 아시아 항로 합리화와 글로벌 서비스강화 및 업무효율성 제고를 통한 위기 극복을 위해 자구 노력을 기울였던 해운기업들은 정부의 IMF 지원 금융 신청과 지원 금융 신청에 따른 기업구조조정 정책의 일환으로 정부의 “부채비율 200%” 비율을 맞추라는 요구에 섣불리라는 교육지책을 단행함으로 위기를 극복하였다.

이후 2004년 세계 경기의 호황에 힘입어 가파른 성장세를 이어오던 해운업계는 2008년 9월 글로벌 금융위기로 인하여 해운업계가 연쇄 도산하는 사상 최대의 해운위기에 봉착하였다. 이에 정부는 「해운산업 구조조정과 경쟁력강화 방안」의 발표에 이어 「해운산업 동향 및 대응방안」의 정책 발표를 통하여 해운기업을 지원하였고, 해운기업들은 선속감소, 장기계선, 서비스 축소 및 운항비 절감과 업무 효율성의 제고 등을 통하여 위기를 극복하고자 하였다.

둘째로 해운위기에 대응하기 위한 방안으로 해운위기가 발생하기 전에 해운산업 각 분야와 해운기업이 대비할 수 있는 방안으로 해운경기예측력 제고와 위기의 종합 측정 지표 개발을 제시하였다. 해운경기예측력 제고의 방안으로는 이제까지의 세계 GDP 성장률 장기전망에 근거한 회귀분석모형이나 운임지수를 이용한 시계열 분석모형이 아닌 시스템 다이내믹스 분석기법의 개발을 제시하였고, 해운경기 예측 전문가 양성이 필요성도 제언하였다. 해운위기가 발생하였을 때의 대처방안으로는 합리적인 선택확보 방안의 마련과 해운기업의 리스크 관리체계 구축의 필요성과 스트레스 테스트 등을 통한 위기대응 능력 향상의 필요

성을 제시하였다. 또한 해운위기 발생의 유무와 관계없이 정부의 장기적이고 일관적인 해운정책의 수립의 필요성을 제시하였다.

5.2 연구의 한계 및 향후 연구 방향

본 논문은 선행연구와 연구소, 관련협회, 언론기관 등의 기록을 수집하였고, 정부의 과거 정책 자료와 정책평가를 인용하고, 인용된 통계자료의 분석을 통한 문헌연구를 수행하였다. 1980년대 전후를 기점으로 하여 2008년 이후까지 약 30년의 시간 동안 발생한 해운기업의 위기 상황의 원인과 그 영향 및 위기상황에 대한 정부와 기업의 대응방안을 조사하였기 때문에 자료 수집에 어려움이 많았다. 한편으로는 위기상황에 대한 대응방안 분석을 해운기업에 실제로 적용할 수 있는지에 대한 실증 분석이 이루어지지 않아 아쉽다. 연구 대상을 해운산업 전체에 두지 못하고 외항해운기업에 한정하여 문헌연구를 수행한 것 또한 아쉬움으로 남는다. 하지만 해운산업을 대상으로 하여 해운산업 발전과정 중에 주기적으로 발생한 해운위기의 원인과 영향 및 대응방안의 분석을 처음으로 시도하였다는 데에 이 논문의 의의를 둔다. 향후 해운위기에 대한 해운산업전체를 대상으로 해운위기에 대한 연구가 진행되어야 할 것이며, 해운위기에 대한 연구를 통한 대응방안을 실제 해운기업에 적용하여 결과를 확인하는 실증분석 연구가 이루어지기를 바란다.

참고문헌

1. 논 문

- 권창진, “한국의 거시경제 변화에 따른 채권 금리 반응 분석-Taylor Rule을 가정한 분석방법을 중심으로-”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, 2009.
- 김강민, “RBC제도와 금리 리스크에 관한 고찰”, 성균관대학교 대학원 보험계리학과 석사학위논문, 2007.
- 김근표, “국내 연안화물운송업체의 경영분석과 연안해운 활성화 방안 연구”, 목포해양대학교 해양산업대학원 해상운송시스템학과 석사 학위논문, 2009.
- 김덕일, “한국해운기업의 경영특성이 위험에 미치는 영향에 관한 실증 연구”, 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사학위논문, 2001.
- 김선애, “IMF 외환위기와 글로벌 금융위기 비교 연구-1997년 한국의 IMF외환위기부터 2007년 미국 발 세계금융위기까지”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, 2010
- 김영재, “한국의 선박금융 활성화 방안에 관한 연구”, 연세대학교 경제대학원 석사학위논문, 2008.
- 김재관, “정기선사의 선박확보유형 의사결정에 관한 연구”, 한국해양대학교 해사산업대학원 항만물류학과 석사학위논문, 2008.
- 노진호, “한국해운산업의 경쟁력강화 정책 방안에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 무역학과 석사학위논문, 2010.
- 모수원 · 김창범, “환율과 경기의 불확실성이 MRI운임에 미치는 효과,” 한국 해운학회지, 제32호, 2001.
- 손태현 · 민성규, “해운산업합리화조치 이후의 해운과 해운정책”, 한국 해운물류학회, 해운물류연구 vol 3, 1986.
- 심기섭, “실질환율변동이 한일항로 수출입 컨테이너물동량에 미치는

- 영향,” 한국해운학회지, 제28호, 1999.
- 엄항섭, “동북아 항만의 경쟁환경변화에 따른 부산의 허브항 전략에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 무역학과 석사학위논문, 2007.
- 오문석, “해운기업의 환위험관리에 관한 실무적 접근,” 해운물류연구, 제41호, 2004.
- 유성영, “부정기선사의 운임변동 리스크 관리에 관한 연구”, 중앙대학교 글로벌 인적자원개발대학원 해운물류학과 석사학위논문, 2008.
- 윤 성, “SCM리스크 관리에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 무역학과 석사학위논문, 2009.
- 이세철, “한국 해운산업의 합리화를 위한 일 연구”, 성균관대학교 대학원 무역학과 석사학위논문, 1985.
- 장우영, “한국 해운산업의 국제물류체결의 합리화 전략에 관한 연구”, 성균관대학교 무역학과 석사학위논문, 1997.
- 정근준 · 하영석, “글로벌 금융위기가 BDI에 미치는 효과에 대한 실증 분석,” 해운물류연구, 제26권, 2010.
- 최경호, “1997년 한국외환위기의 원인에 관한 연구”, 경기대학교 대학원 경제학전공 석사학위논문, 2005.
- 최기영 · 최영석 · 박용안, “1984년 해운산업 합리화조치와 2009년 해운산업 구조조정 정책의 특성 비교 연구,” 한국항만경제학회지, 제26집 제2호, 2010.
- 최재수, “한국해운산업합리화정책의 평가에 관한연구-일본의 재건정비 계획과의 비교분석을 중심으로-”, 중앙대학교 대학원 무역학과 박사학위논문, 1989.
- 추유신, “ EU 경쟁법과 해운정책 변화에 따른 정기선사의 대응방안 연구”, 인하대학교 국제통상물류대학원 석사학위논문, 2010.

2. 단행본

- 김규형 · 김상진 · 박찬재, “선박금융론”, 박영사, 2009.
- 김두철, “위험관리 · 위기관리”, 형설출판사, 2005.
- 삼성경제연구소, “IMF와 경제구조개혁”, 1998.
- 임종관외 3인, “우리나라 해운산업의 불황 극복 및 위기반복 예방책 연구”, 한국해양수산개발원, 2009.
- 임종관외 4인, “우리나라 해운산업의 신성장동력 확보방안 연구”, 한국 해양수산개발원, 2009.
- 케네스 로고프· 카르멘 라인하트, “이번엔 다르다”, 최재형, 박영란, 다 른세상, 2010.
- 최영한, “국제금융 리스크 관리” 한국금융연수원, 2010.
- 최중희 외 4인, “외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안 ,” 한국해양 수산개발원, 2005.
- 최 혁, “현대인을 위한 금융특강 2008 글로벌 금융위기”, K-books, 2009.
- _____, “한진해운60년사” 한진해운, 2010.

3. 간행물

- 한국해사문제연구소, “한국해운산업의 현황과 발전방향,” 「해양한국」 1984.1월호.
- 한국해사문제연구소, “해운산업이 다른 산업에 미치는 경제적 효과와 그 육성방향”, 「해양한국」 1985.1월호.
- 한국해사문제연구소, “1998년도 해운시황 전망,” 「해양한국」 1998.1월호.
- 한국해사문제연구소, “국제통화기금(IMF) 관리체제의 영향과 활로-해 운부문의 대응방안”, 「해양한국」 1998.4월호.
- 한국해사문제연구소, “부채비율 200%가 해운업계에 미친 영향”, 「해양한국」 1998.4월호.

한국해사문제연구소, “위기와 조정”, 「해양한국」 2009. 4월호.
한국해사문제연구소, “해운 선박편드 보완, 조선 제작금융 확대”,
「해양한국」 2009. 12월호.
한국해사문제연구소, “금융위기로 ‘생멸한’ 외항해운선사들”,
「해양한국」 2010. 3월호.
한국해사문제연구소, “해사관련 산업, 신성장동력을 달자”,
「해양한국」 2010. 4월호.
한국해사문제연구소, “2009 경영실적 분석(해운)”, 「해양한국」
2010. 4월호.
한국해사문제연구소, “2010년 상반기 주요 해운 · 하역 · 조선 경영실
적(1) 해운 ”, 「해양한국」 2010. 9월호.
한국선주협회, “해운연보”, 각 연도.
한국해운기술원, “해운통계요람”, 각 연도

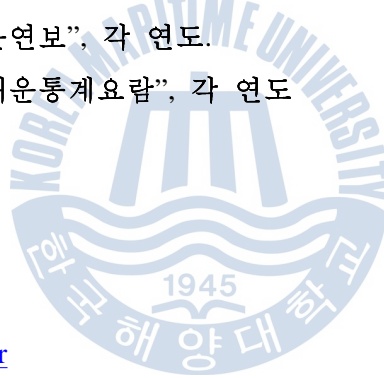
4. 인터넷

www.kmi.re.kr

www.chosun.com

www.shipowners.or.kr

www.monthlymaritimekorea.com



A Study on the Impacts and Countermeasures of the Korean Shipping Industry Crisis in Ocean-Going Shipping Companies

Kim, Jung-Ah

*Department of Shipping Management
Graduate School of
Korea Maritime University*

Advised by Professor Shin, Yong-John

ABSTRACT

Shipping cycle formed during the development process of Korea shipping industry can be classified into 3 periods. That cycle interval is about 14 years.

This paper was investigated the causes and effects of the shipping crisis caused by the deteriorating of financial structure on the decrease of freight and traffic volume.

In addition, this studies is to prepare a shipping crisis through the analysis of shipping companies' and the government's response. This paper summarizes are as follows.

First, it is examined by the cause of shipping crisis and

the response of shipping companies and the government throughout each period.

The cause of the shipping recession in 1980s is the 1st oil crisis of 1973 and 2nd oil shock of 1979.

The cause of the shipping crisis in 1990s is the currency crisis of 1997.

The cause of the shipping crisis in 2000s is the Global Financial crisis in September 2008.

Korea government was supported of the shipping companies by "Shipping Industry Rationalization", "Restructuring and Strengthening the Competitiveness of Shipping Industries". Shipping companies reduced the operating cost by route rationalization and co-operation between national shipping companies.

Second this studies were proposed to countermeasures of the Korean shipping crisis.

It were proposed to the enhancing of forecasting of shipping cycle and the development of crisis measures before the shipping crisis. And It were proposed to the reasonable reserving of merchant ship and the shipping company's risk management system after the shipping crisis. In addition It were proposed to the government's long-term and consistent shipping policy.

감사의 글

대학원 진학하여 2년 동안 수업하면서 공부하는 즐거움을 처음으로 느껴보았습니다. 학부시절에는 들리지 않던 교수님의 말씀이 귀에 속속 들리고 새로운 지식을 습득하는 기쁨을 마음껏 누렸습니다. 그러나 논문을 작성하는 것은 쉬운 일이 아니었습니다. 논문을 작성하는 동안 많은 사람들의 도움과 격려가 없었다면 결코 논문을 완성할 수 없었음을 고백합니다.

가장 먼저, 나의 주인 되시고 나의 힘이 되신 하나님, 여기까지 인도하여 주신 에벤에셀의 하나님께 감사와 찬양을 드립니다. “너희 중에 누구든지 지혜가 부족하거든 후히 주시고 꾸짖지 아니하시는 하나님께 구하라 그리하면 주시리라.” 생각의 흐름이 끊겨서 고민할 때 하나님이 주시는 지혜로 각 단락들을 마무리 할 수 있었고, 체력이 떨어져 힘이 없을 때 주님이 주시는 강건함으로 감당할 수 있었습니다. 무엇보다 나의 연약함을 아시는 하나님께서 때를 따라 돕는 손길을 보내주셔서 논문의 완성에 이어 감사의 글까지 쓰게 되었습니다.

논문의 방향을 잡아주시고 부족한 제자를 끝까지 기다려 주시고 신용준 지도교수님께 감사드리며, 논문을 세밀히 검토해 주시고 학문적인 조언과 격려를 해주신 류동근 교수님께 감사드립니다. 부족한 글을 세심하게 다듬고 심사해 주신 조삼현 교수님께 감사드립니다. 교수님의 조언으로 논문을 작성하는 내내 “논리적인 생각의 흐름”에 깨어 있을 수 있었습니다. 논문의 시사점에 대해 조언하여 주신 이기환 교수님께 감사드립니다. 신한원 교

수님, 안기명교수님, 류동근 교수님, 장명희 교수님의 수업을 아주 유익하게 들었습니다. 신한원 교수님의 수업을 들으면서 논문의 아이디어를 얻을 수 있었습니다.

연구실에 갈 때마다 기쁘게 맞아주고 곁에서 기도해준 연구실 지킴이 은선이와 자료수집에 큰 도움을 준 선나씨에게 감사한 마음을 전합니다. 대학원 수업할 때 도움을 준 보라와 영준이께도 감사합니다. 학부 때부터 이어온 소중한 인연으로 늘 구박하듯 하면서도 정말 필요한 조언과 도움을 주고 투정도 다 받아주는 나의 오라버니 강혁 선배에게 감사드립니다.

항상 기도해주시고 예수님과 동행하는 삶의 본이 되시는 이순진 형제님 그리고 나의 또 하나의 엄마, 박경애 자매님께 감사드립니다. 항상 웃는 얼굴이 좋은 병화 형제와 형제의 좋은 짝이자 나의 믿음의 친구 현희에게 감사드립니다. 결혼생활의 상담자가 되어주고 논문 쓰기 힘들 때 찾아가도 늘 반갑게 맞아주고 나의 투정을 다 받아준 선경언니, 당신은 참 나의 리더였습니다. 교제하여 주시면서 하나님을 더 바라볼 수 있도록 도와주신 장순애 자매님, 김미경 자매님, 주부의 본이 되는 삶을 사는 경미언니와 영화언니 그리고 대한이와 너무도 닮은 안나를 키우고 있어 동질감을 느끼는 시진이께도 감사드립니다. 논문을 핑계로 바쁘다고 돌아보지 못하였어도 믿음 안에서 굳게 자라고 있는 혜연자매와 유림이, 보경이에게 감사합니다.

무엇보다도 ‘하나님이 주신 선물’, 대학원 진학 결정에 격려해주고, 항상 옆에서 기도해준 사랑하는 나의 남편, 정말 고맙다는

한 줄의 글로는 부족하다는 생각이 듭니다. 대학원 수업할 때마다, 논문 작성하는 동안에도 돕는 배필로 헌신적으로 외조를 하여 준 당신은 진정한 ‘외조의 왕’입니다. 당신이 곁에 있지 않았다면 대학원 수업을 감당하지도, 졸업이란 것도 생각지 못하였을 걸 압니다.

공부한다고 살림도 잘 못하는 부족한 며느리를 오히려 자랑스럽게 생각하시고 기쁨으로 내조 해주신 강복순 시어머님께 진심으로 고개 숙여 감사드립니다. 공부하는 학생으로서 열심히 하는 것은 마땅하다고 격려해준 하식도련님에게도 감사드립니다. 하나님께서 주신 자녀 대한이가 어린이집에 잘 다녀주고 건강하게 자라주어 너무나 감사합니다. “자식은 여호와께 주신 기업이요 태의 열매는 그의 상급이로다”의 하나님의 말씀을 대한이를 양육하면서 경험하였습니다. 또, 정말 적절한 때에 입덧을 끝내준 축복이(태명)에게도 너무나 고맙습니다.

결혼한 딸의 대학원 등록금까지 마련해주며 뒷바라지하여 주신 나의 사랑하는 부모님께 이 작은 결실을 바칩니다. 이렇게 많은 돕는 사람과 기도해주는 하나님의 사람들을 곁에 있게 하여주시고, 환경을 열어 인도하여 주신 하나님께 영광 돌리며 감사의 글을 마칩니다.